15.49 hrs

RAILWAY BUDGET- 2004-05 – GENERAL DISCUSSION

AND

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT – (RAILWAYS)-2004-05

Title: General discussion on the Budget (Railways) for 2004-2005 and Demands for Grants on Account, 2004-2005-Railways. (Contd. not concluded)

MR. SPEAKER: Now, we will go to further general discussion on the Budget (Railways) for 2004-05.

Shri Hemlal Murmu.

श्री हेमलाल मुर्मू (राजमहल) : अध्यक्ष जी, वर्ा 2004-2005 के रेल बजट पर माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है उसके समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं आपके प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूं कि आपने हमें बोलने का मौका दिया।

MR. SPEAKER: Just a minute. Have you laid your speech? Have you submitted any statement? आपने कुछ लिखकर दिया है?

श्री हेमलाल मुर्मू : जी, दिया है।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है। वही रिकार्ड में जाएगा।

श्री हेमलाल मुर्मू । : अध्यक्ष महोदय, वर्ा 2004-2005 के रेल बजट में झारखण्ड राज्य को रेल विकास से अपेक्षित लाभ नहीं मिलने के कारण जनता में भारी आक्रोश एवं असंतोा है। अतः जनहित में निम्नलिखित कार्यो को आपके विचारार्थ प्रस्तुत कर रहा हूं।

1. भागलपुर-रामपुर हाट-जैसीडीह-दुमका रेल मार्ग निर्माण की अपेक्षा।
2. रांची-नयी दिल्ली राजधानी जंक्शन एवं भुवनेश्वर-नयी दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि कर प्रतिदिन परिचालन करने की अपेक्षा।
3. वनांचल एक्सप्रेस का नाम परिवर्तन कर झारखंड के महान विभूति सिद्धकान्हू के नाम **सिद्धकान्हू एक्सप्रेस** करने की अपेक्षा।
4. अप वनांचल एक्सप्रेस की समय सारणी में परिवर्तन कर रांची से प्रस्थान का समय 5 या 6 बजे शाम करने की अपेक्षा।
5. भागलपुर-बड़हड़वा रेल लाइन का दोहरीकरण पीरपैती-हॅसडीहा वाया गोड्डा करने की अपेक्षा। इसके परिणामस्वरूप गोडडा जिला को रेल मार्ग से जुडने से रेल यात्रियों को काफी लाभ मिलेगा एवं रेल राजस्व में वृद्धि होगी।
6. विक्रमशीला एक्सप्रेस का विस्तार साहिबगंज तक करने की अपेक्षा।
7. धनबाद एलेप्पी एक्सप्रेस में थ्री टायर वातानुकूलित डिब्बा लगाने की अपेक्षा।
8. रांची-यशवंतपुर साप्ताहिक एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि कर प्रतिदिन परिचालित करने की अपेक्षा। इस रेलगाडी से अधिकांशतः बीमार एवं विद्यार्थी रेल यात्री यात्रा करते हैं।
9. टाटा-रांची ई0एम0यू0 का विस्तार चाकुलिया स्टेशन तक करने की अपेक्षा।
10. दक्षिण-पूर्व रेलवे के घाटशिला **(पूर्वी सिंहभूम)**में यात्री आरक्षण पद्वति **(**पी.आर.एस**)** खोलने की अपेक्षा।

हमें आशा है कि जनभावना के अनुरूप एवं अति लोक महत्व के उपर्यक्त में वर्णित मांगों को शीघ्रातिशीघ्र पूरा कराने हेतु सक्षम अधिकारी को आवश्यक निर्देश जारी करने की कृपा करेंगे।

---

*Speech was laid on the table.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Okay, please sit down.

Shri Mohan Singh, have you submitted something? It seems, he is not present here. Now, Shri Madhusudan Mistry.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Shri Murmu, please take your seat.

Shri Mistry, have you submitted anything?

...(*Interruptions*)

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, no. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Let us do some work. This is a very important Budget. I appeal to every hon. Member to please cooperate.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: If you are talking amongst yourselves, we cannot take up anything. No cross-talks please. There should be some discipline and some decorum in this House.

...(*Interruptions*)

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा) : अध्यक्ष महोदय, आपके कहने पर हमने भी लिखकर दे दिया। हम लोगों को मालूम नहीं था कि आप इस पर बहस करवाएंगे।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है। आप बैठ जाइये। बाद में देखा जाएगा।

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: There is no point of information. Chaudhary Lal Singh, please sit down. Nothing is to be recorded. Only what Shri Madhusudan Mistry says will be recorded.

* SHRI M.M. PALLAM RAJU (KAKINADA): Speaker Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. At the outset, I would like to commend our leader Smt. Sonia Gandhi and our Honorable Prime Minister, Dr. Manmohan Singh for letting a man who understands and empathizes with the common man to head the very important Ministry of Railways, that impacts the lives of so many people across the nation.

I understand that the Indian Railways is the largest single employer in the whole world and the Indian Railways has the largest Rail network in the World too. Therefore, it is no ordinary task to try and balance the budget of such a huge Ministry that caters to the diverse needs and of different parts of the nation.

I must confess that impressions about Laluji in India very from Amusement to Utmost respect for a man who understands the pulse of the Common man. While my apprehension remained about the enigma called Shri Lalu Prasad Yadav, it came as a pleasant surprise for me one day to receive a letter from the hon'ble Minister outlining the pending projects in the state of Andhara Pradesh and urging us Members of Parliament to put in requisitions about projects that needed to be included. It was a small step but an important one sent out the message very clearly that here was a Minister who was reaching out and trying to make a difference. I think that it is this spirit that is clearly reflected in the maiden Railway Budget of the hon. Minister.

While commending him for giving a budget that has reflected the Government's empathy for the common man, I would like to give my comments and observations on the Budget, which include some suggestions for Revenue generation.

I appreciate the Minister for the refreshing touch of transparency in outlining the Railway Budget while finding fault that he hasn't been innovative in trying to increase the revenues of the Ministry, which would have been a first step towards making the Railways one of the best in the world.

I appreciate the measures announced for the improvements in passenger amenities in the stations and, especially related to clean drinking water and hygiene. I think that the emphasis on the improvement of sanitation facilities at all Indian Railway stations would go a long way in impacting the attitude towards cleanliness with the average Indian public.

The proposed improvements regarding the toilets on trains are another welcome development and I feel need to be taken up on a war footing.

While welcoming the initiative taken to make the lives of porters in Railway station better, I also feel that a lot needs to be done for improving the working conditions for the staff of the Railways at all the stations and on the trains because only if they are looked after well would they be able to perform their task with devotion to the public. This would be an important step in your efforts at making the Railways World-class!

Safety is an issue that cannot be compromised with the Indian traveller. While attempts are being made to modernise the existing signaling systems, I feel that a lot more can be done to properly maintain and improvise the existing signaling systems which have proven to be as effective and reliable across the years. As the cost of manpower is not an issue in India, I feel that the old system of signaling, which relies on manpower and therefore helps in creating employment, need not be entirely dispensed.

Now for some suggestions about methods to raise revenue for the Railway.

The railway have vast assets in the form of land which can be suitably leased out for Businesses that complement

the operations of the Railways while earning decent revenue for the Ministry. I feel that the ministry has to be more innovative and resourceful in leveraging these assets to generate good revenue while providing additional facilities to the travelling public. For example the land adjacent to important railways junctions could be utilized for leasing out to companies that can put up decent Budget Traveller Accommodation which would give a filling to Tourism and which would be a good benefit to the budget traveller and a source of revenue to the Railways.

We live in the information age and the youth are looking for opportunities in their life. While commending the budget enhancement for improving passenger amenities in Railway stations, I feel that additional facilities like internet browsing centers could be an additional facility for travellers at major stations. This would be particularly beneficial to students and unemployed youth who are hungry for career opportunities. The bandwidth available with the railways could be effectively utilized for creating this important facility.

The information service in most railway stations is pathetic, with the job of giving out information to the public, usually handled by the employees at tickets counter. This can be drastically improved if additional people with the specific job of handling information can be added. Alternatively scope for additional opportunities for the unemployed can be created if this service is outsourced so that it is professionally handled by privately run back office operations.

While we strive to modernize and enhance the infrastructure of the Nation in our quest to make India an economic superpower, the railway can playing a more proactive role in the enhancement of the railway infrastructure at ports. The additional revenues that will accrue due to the movement of goods from ports could be a major revenue source. I strongly feel that the initiative for the linkage with ports has to originate from the railways.

The railways has made substantial investments for a state-of-the-art communications infrastructure, including a Fiber Optic Cable network whose additional capacity could be leveraged for additional revenues. Prudent management and leasing of this Bandwidth and capacity can be a good revenue source for the railways. This can be a wise way of offering additional services to the travelling public through the enterprise of the Private Sector.

While complimenting the hon. Minister on the measures taken towards the proposed wagons for Milk and other Agricultural Produce, I appreciate the initiative taken by the Minister in creating the Cold chain capacity for perishable agriculture commodities. This is a potential area for maximizing the Cold chain capability of the nation. Here again the Railway land can be gainfully leased out for enhancing the Cold Chain Capacity. This can be done at stations from where the agricultural products originate.

Finally, as a man from Andhra, I am utterly disappointed that Andhra Pradesh, which is a major revenue source, has been completely overlooked by the hon. Minister. The entire plan for Andhra Pradesh needs to be re-examined and additional trains and tracks need to be sanctioned. I am particularly disappointed that there has been no Budget Allocation for the very important Kakinada-Pithapuram railway line, which would give the crucial linkup with the fast developing Kakinada Port.

The hon. Minister has already mentioned his desire to complete the Kakinada-Kotipally line which links the Konaseema region of East Godavari district. I would say that the measure would be half-hearted if the line is not extended upto Narsapur in West Godavari district, across the Godavari river, thus bringing the fertile Konaseema belt into the mainstream of Rail connectivity. The Konaseema region is also commercially important as most of the gas reserves in the Godavari basin are in the region. A budget of only 2 crores has been announced for this and needs to be drastically enhanced.

Several over-bridges which are essential at railway crossings of some highways and high traffic density R&B Roads need to be urgently constructed, an example being the long overdue bridge at Chitrada, near Pithapuram and the one in Tuni town, both in east Godavari district.

I am particularly hopeful that adequate budget allocation for these mentioned projects would be done in this Budget and that Shri Laluji will be responsible for linking up Kakinada, which also happens to be the District Headquarters, on to the mainline and that the Inauguration of this line will happen during his tenure as the railway Minister.

Thank you again Speaker Sir, and I support the Railway Budget with the amendments suggested by me.

* DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): I welcome the Railway Budget to some extent for maintaining status

quo on freight and fares, modernisation plan, focus on safety and improvement of passenger amenities. The railway minister's desire to create more jobs. Free travel in second class to youth travelling for central government employment interviews. Free passes for widows of deceased defence and para military personal who dies fighting with extremists, speech and hearing impaired persons and other concessions are laudable.

But it has not been stated clearly how resources will be mobilized for modernization for which massive infusion of funds are required and there were no specific measures for their mobilisation in the budget, which casts doubts in the minds of people for implementation of the proposals.

The reasonable hike in Parcel rates are justified, the Budget outlay of Rs. 45,000 crores required for pending projects was not sufficient.

I welcome the steps towards the passengers amenities and maintaining operating expenses, but a review should be made to identify loss-making operations and control costs in these areas.

Provision of Rs. 215 crores out lay for the passenger amenities is welcome. But more allocations have to be done for further improvements of passenger amenities like clean lavatories, potable drinking water facilities on platforms as well as in the trains.

I also welcome the move to have more refrigerated capacity bogies and also to but more wagons for movement of vegetable and perishable commodities. This will indirectly help the agriculture as well as farmers of the country.

I also appreciate the move of the hon. Railway Minister for introducing to serve the Coffee and Tea in Kulhars which will help the artisans like potters and other measures introduced to help the artisans and cottage industry which will generate employment in the rural areas.

Regarding the allocation to South Central Railway and State of Andhra Pradesh in particular great injustice had been done in all the fields. Whether it is in the construction of New lines, surveying of new lines, gauge conversion, doubling and introduction of new trains.

I am constrained to point out that not a single new track had been taken up for electrification in the State of Andhra Pradesh and there was no proposal to expand the railway net work in the state. There is absolutely no scope for development or expansion of the multi model transport system in Hyderabad to Shamshabad as it did not get any priority in the budget. In fact that great injustice has been meted out to the Andhra Pradesh State.

The previous budget and present budget allocations are as follows:

2003-04 2004-05

New Lines : 65.01 Cr 62-01 crores

	2002-03	2003-04	2004-05
	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
1. Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad	76.97	15.00	15.00
(177.49 Km)			
2. Kotipalli − Narasapur (58.25)	9.38	5.00	2.00
3. Kakinada-Kothapalli, Restoration of Line (45)	27.25	21.32	15.00
4. Nandyala − Yerranguntla (126 Km)	8.28	5.00	5.00
5. Muneerabad−Mahaboobnagar (246KM)	16.43	10.00	10.00

6. Macherla − Nalgonda (92Km)	29.00	1.00	1.00
7. Gadwal −Raichur (60 Km)	4.10	5.00	5.00
8. Kakinada − Pithapuram (21.50 Km)	2.00	1.00	

GAUGE CONVERSION : 133.90 102.90

DOUBLING 92.77 135.06 Crores Slight increase

only in doubling

Allocations are not sufficient are to be increased.

WORK LINE : TRAFFIC FACILITIES The allocations are considerably

ROAD SAFETY reduced. I request the Railway Minister

ROB / RUB to increase the allocations.

Though some lines find place in the lines of survey for new lines, and 4 lines are taken up for survey updating. The survey for important lines Macherla - Raichur does not find any mention in the budget is respect of line between Gadwal and Macherla.

The middle part between Gadwal and Macherla does not find any mention. This is just neglecting the most backward areas of Telangana as this line passes through Mahaboobnagar and Nalgonda of backward Telangana areas. I request the hon. Minister for up dating the survey between Gadwal and Macherla and take up this line under backward areas development programme of Railways.

Several times I have brought to the notice of successive Railway Minister regarding construction of RUB at Jedcherla railway station, ROB at Yenugonda level crossing between NH-7 and district Head Quarters of Mahaboobnagar, apart from the pending proposals from government of Andhra Pradesh. No action is forthcoming inspite of my several appeals. I request the hon. Railway Minister to include the above works in the current budget.

Except repeating the previously introduced new train and extension of couple of trains to Srikakulam, no justification was done for our demand for introduction of the following trains:

Secunderabad − Kurnool town − Inter City Express

Rajadhani Express between Hyderabad and New Delhi.

A Super Fast train between Vizag and Hyderabad, from Chennai to Vizag to Howrah.

A day train between Hydrabad and Mumbai does not find any mention in the Railway budget. I request the hon. Railway Minister to consider the request in the current budget itself.

We should not be complacent and compromise that the incidence of accidents per million train kilometres has come down from 0.44 to 0.39, from 473 in 2000-2001 to 414 in 2001-02, 351 in 2002-03 and further 325 in 2003-04. Our aim should be to bring down the rates of accidents to barest minimum, by relaying the old tracks, re-constructing the old bridges and our R D should come out with newer methods of safety measures.

Doubling and Electrification reduces the considerable time of travelling and smooth passages of the trains. By doubling and electrification the number of trains accidents will come down. Though there is marginal increase in the budgetary allocation for doubling. It needs further enhancement. In respect of Secunderabad and Doranachalam section which should be made Double line and Electrification should be taken up immediately.

Construction of second Station Should be taken up a Wanaparthy Road Railway Station.

As the Shadnagar Railway Station is very old and it most insufficient by way of circulating areas and for passenger amenities, I request the Hon'ble Railway Minister to take up reconstruction of the Shadnagar Railway Station as it was promised by the then MoS Railway Shri Duttatreya Ji.

In the end I must add that the Railway Budget introduced is a populist budget declaring certain concessions, though shown intention about securing passenger safety, the budget may get him extra votes back home but the Indian

Railways deserves better as the Budget has not spelt ideas about how to raise revenues and enhance earnings and cracking down malpractice's.

Finally, I appeal to the hon. Minister for Railways to consider our proposals and sanction more projects, works and Trains to S.C. Railway in general and Andhra Pradesh in particular.

* Shri Chander Sekher Sahu (BERHAMPUR − ORISSA) : Hon. Sir, I rise to support the Railway Budget for 2004-2005 presented by the hon. Minister for Railways Shri Laloo Prasad Yadav on Tuesday 6th July 2004 in the Lok Sabha has given priority to development and expansion of railway infrastructure as stipulated in the Common Minimum Programme (CMP).

He has also given importance to :

- Modernisation of railways
- Replacement and renewal of assets particularly track renewal
- Safety of passengers
- Cleanliness
- Improvement in Passenger amenities
- Control over expenditure and
- Prevention of leakage of revenues etc.

The major initiatives in the current budget as mentioned above will further strengthen the Railway systems in the country.

The Indian Railways is the second largest rail systems after Russia. Everyday it carries 142 lakhs passengers and 14.3 lakh tones freight in 14,500 (8,700 passenger + 5,800 freight) trains. Nearly, 14 lakh dedicated work forces carry this mammoth task. The network is widely spread with 63000 route kms. And has about 7,200 stations. The entire system is working fine and it will do good further under the present dispensation.

Neglect for Orissa

However, it is clearly observed that Orissa is neglected in hon. Railway Minister's Railway Budget. Not to speak of identifying new avenues but even the required funds are not allocated for completion of eight ongoing projects which were started 12 years ago during 1992-93. In the proposed Budget, only a meagre amount of Rs. 36 crores have been earmarked against a total requirement of Rs. 2050 crores, which is just 0.04 per cent. It seems that the hon. Minister does not want these projects to be completed and drag it further although he has emphasized on the completion of the existing projects.

Electrification of Tracks

The Budget has proposed a length of 153 km. for electrification programme and the sectors include as,

- Kapidash Road − Cuttack
- Khurda − Puri
- Ranital − Bhadrak
- Kendrapara − Kapilash Road

It may be noted that under the quadri-triangle electrification programme covering Mumbai-Delhi-Chennai-Kolkata sector, the entire route has been covered under electrification except in the South Eastern Zone between Kharagpur and Waltair. This entire stretch is within Orissa. It may also be noted that although the office of the Chief-Engineer in charge of electrification for that section was set up at Bhubaneswar in 1993, the electrification programme start covering from Waltair to BBSR in the southern part and from Kharagpur to Bhubaneswar from the eastern sector, there by leaving Bhubaneswar sector unelectrified.

Gauge Conversion

Naupada − Gunpur (90 Km.) although has been proposed for gauge conversion, the outlay of Rs. 15 crore will be insufficient to match the required amount of Rs. 61 crores.

There is no mention of gauge conversion for the Rupsa − Bangiriposi sector in the Budget. It should merit the attention of the hon. Minister.

Extension of Train Route

Sir, the Lok Sabha constituency from which I represent is the heart of South Orissa. People of 6 districts of Orissa depend upon the Beshampur Railway Station which needs apt renovation and modernisation.

There is no direct Train-link to National Capital New Delhi for all these 6 districts which have largest number of SC/ST and BPL people.

So I request the hon. Minister for Railways through you, Sir, that a proposal has come from East Cost Railways to extend the Hirakud Express which runs between Hazrat Nizamuddin to Bhubaneswar upto Visakhapatnam. This train route will cover Beshampur Railway Station which is the second station in the State generating highest revenue.

This great and noble purpose can be easily solved by the Railways with almost no fiscal expense. Railways are always seen as the epitome of several economic activities. Orissa is a poor State and the people of the State were looking for the Budget so that some economic activities could be generated in the State through new railway projects.

With having all due honour to the brilliant Railway Budget, we urge the hon. Railway Minister to kindly have a relook for the projects meant for Orissa, so that we expect some developmental activities could be regenerated.

∗ DR. SEBASTIAN PAUL (ERNAKULAM) : Dear Sir, the following may be taken on record as my submission in the debate on the Railway Budget 2004-2005.

I most heartily welcome the proposals made by Mr. Lalu Prasad in his first Railway Budget and congratulate him for drawing all-round praise. Without any reasonable apprehension of financial derailment, he has not effected any increase in passenger fares or freight charges. The Lalu touch in conformily with the Common Minimum Programme is evident in the Budget. His deep rooted convictions based on the philosophy of social justice are reflected in his maiden Budget − especially in the drive to clear the backlog in filling up vacancies reserved for Dalits and backward communities. But what is lacking is a sense of direction in a management point of view. This means priority attention to modernisation, safely, passenger amenities, incentives for freight loading and a determined thrust to face competition. Perhaps, we must wait for the next Budget to impart this direction.

Kerala is not an integral part of Lalu land. I invite the honourable Minister to make his maiden visit to this tiny but beautiful sliver of land in the far end of the country. Kerala""'s long standing demand for a Railway Zone still remain unfulfilled. Perhaps, for this also we must wait for his next Budget which is only seven months away. Hope is the engine of movement. With hope, expectations and gratitude for the few good things done to Kerala, I support the Railway Budget 2004-2005.

*SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): It is heartening to note that is this year's Railway Budget Kerala State has been allotted Rs. 206 Cr. under various heads for railway development, compared to the allotment of Rs. 146 Cr. and Rs. 48.5 Cr. in the last year's budget and Interim Budget respectively.

But I would like to remind the Hon. Minister that the main demands of Kerala, as represented by the Hon. Chief Minister of Kerala, Delegation of Leaders of the Opposition Parties from Kerala and by M.P.'s from Kerala has not been given proper consideration in this Budget.

I am not going into the details, which has already been pointed out by my colleagues from Kerala. But I would like to place before the Hon. Minister three points which should be considered positively by the Ministry.

1. Angamaly − Sabri Railway: This new line in Kerala which passes through the Midland of the State and will also be catering to the railway needs of the High-ranges of the State has been provided only Rs. 2 cr. in the budget. It should be raised to atleast Rs. 50 cr. for work to start on this long pending project. Also according the present plan, the line starts at Angamally and terminates at Erumely, which will not give its full benefit to the State throughout the year. It should be extended via Punaloor and should be connected to the Trivandrum line to make it a parallel line for the State to benefit the main agricultural − cash crop and spices heartland of Kerala.
2. Extension of Madura − Theni Railway line from Theni in Tamil Nadu to lower camp near to Kumali in Kerala State: Idukki district which forms the High Ranges of Kerala is the land of cash crops and spices. It is also the

best tourism spot in the country with several Dams, Tea Gardens, Munnar Hill Station and the famous Periyar wildlife Sancturay. Thousands of pilgrims from the neighbouring

States visit the famous Sabrimala Shrine every year and pass through Kumali as it is one of the shortest route reach the shrine. To cater to trade in cash and spice crops and to boost tourism and also to connect this hilly area with the rail network, an extension of the Madura-Theni line from Theni to lower Camp, which is just 5 KM's from Kumali, will be of great help.

3. Hill Railway for Idukki District, Kerala: To promote and exploit the tourism potential of this area, a Hill Railway in the model of Darjiling Heritage Hill Railway, starting from the low range to Thekkady covering the major tourist spots in the district should be established.

I request the Hon. Minister to further consider favourably and be generous to Kerala with regard to doubling of Kayamkulam − Ernakulam line via Kottayam and Alapuzha, a Railway Zone for Kerala, new Railway Over Bridges in Central Kerala and a new railway station at Nedumbasserry, near to Cochin International Airport.

**Speech was laid on the table.

*श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी): माननीय रेल मंत्री जी, रेल बजट 2004-5 पर चर्चा के संदर्भ में, मैं निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं।

1. रेलवे के कामर्शियल ट्रेफिक को बढाने के लिए सिस्टम मार्डनाइजेशन के साथ साथ एडमिनिस्ट्रेटिव और मैनेजरियल मॉडर्नाइजेशन की भी आवश्यकता है।
2. एन एच ए आई की तर्ज पर रेल विभाग को भी ट्रैक निर्माण के लिए मेगा प्लान बनाये जाने की आवश्यकता है।
3. पोस्ट ग्लोबलाइजेशन फेस में वेस्ट यूरोप से एस.ई एशिया तक लैंड कॉरीडोर की आवश्यकता महसूस की जा रही है, जो कि भारतीय रेल के लिए एक महत्वकांक्षी योजना का आधार बन सकता है।
4. नये युग की व्यावहारिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए अपना कंटेनर सर्विस चालू करना चाहतए ताकि पडौसी देशों की माल ढुलायी की आवश्यकताओं की पूर्ति भी हो सके तथा भारतीय रेल सार्क राट्रों के मध्य एक सेतु की तरह काम कर सके।
5. अनमेन्नड रेलवे क्रासिंग पर भी दुर्घटनाओं के संबंध में भी कम्पनसेशन की व्यवस्था होनी चाहिए।
6. पोर्टर को क्लास चतुर्थ कर्मचारी का दर्जा मिलना चाहिए।
7. रेलवे की विस्तार योजनाओं के लिए खुले बाजार से वित्तीय प्रबंध किया जाना चाहिए।
8. प्रशासनिक एवं प्रबंधकीय कुशलता सुनिश्चित की जानी चाहिए तथा एक निश्चित विकास दर प्राप्त करने का प्रयास किया जाना चाहिए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र की रेल संबंधी निम्नलिखित समस्याओं का समाधान करने का कट करें।

1. बरेली-पीलीभीत-लखीमपुर-सीतापुर-लखनऊ (एन.ई.आर) का ब्राडगेज परिवर्तन होना है।
2. शाहजहांपुर-गोलागोकर्णनाथ रेल पथ के सर्वे को निधासन होते हुए भारत नेपाल सीमा पर स्थित तिकुनिया तक कराने की आवश्यकता है।
3. एन इ आर के गोला गोकर्णनाथ मैलानी पलिया स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण चालू कराये जाने की आवश्यकता है।
4. मीरा पलिया के मध्य शारदा नदी के पुल को नदी की कटान से बचाने के प्रयास किए जाने है तथा पुल की मरम्मत होनी है।
5. गोला गोकर्णनाथ, फरधान, लखीमपुर नगर तथा राजापुर में रेल क्रासिंग पर फ्लाई ओवर बनना है।
6. पलिया दुधवा गोला गोकर्णनाथ स्टेशन पर यात्री निवास बनना है तथा टूरिस्ट ब्यूरो बनना है।
7. लखीमपुर स्टेशन का अपग्रेडेशन होना है। दूसरा प्लेटफार्म तथा ओवरब्रिज, शेड का विस्तार।
8. मीरा स्टेशन (एन ई आर) पर गोकुल एक्सप्रेस का ठहराव होना है।
9. खीरी (, एन इ आर) पर मैलानी एक्सप्रेस का ठहराव होना है।
10. Oel (NER) स्टेशन पर इंटरसिटी ट्रेन का ठहराव होना है तथा शेड का निर्माण होना है।
11. डी एम यू का पुनः संचालन होना है।
12. ट्रेन नं0 176 लखनऊ मैलानी तथा ट्रेन नं0 178 लखनऊ बरेली में कोच बढ़ने हैं। 173 तिकुनिया-लखनऊ में कोच बढ़ने हैं।
13. मैलानी- मीरा - पलिया तिकुनिया खीरी ओयल स्टेशनों एन.ई.आर के पहुंच मार्ग टूट चुके हैं, जिनका निर्माण होना है।
14. इस रूट की सभी गाड़ियों में सफाई , पंखा, बिजली, सुरक्षा की स्थिति संतोाजनक नहीं है।

---

*Speech was laid on the table.

***श्री बापू हरी चौरे** (धुले): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल बजट पर समर्थन के साथ मेरे विचार प्रस्तुत करता हूं।

श्रीमती सोनिया गांधी और श्री लालू प्रसाद यादव जी की विचारधाराओं से जो रेल बजट पारित किया है, उसका हमें गर्व है। जो उसमें गरीब आदमी को केंद्र बिंदु मानकर बजट का चेहरा बनाया गया है। जैसे कि बेरोजगारों को काम देने के लिये कुल्हड़ का (वायर) उपयोग, खादी का उपयोग करना, विक्लांगों को सहायता, कुलियों के बारे में सोचा गया है। अनु0जाति जनजाति लोगों का आरक्षण भरने का और साथ में ओ0बी0सी लोगों का आरक्षण भरने का संकल्प किया है और रेल में भाडे के किराये में बढ़ोततरी नहीं की गयी, यह सब गरीब आदमी के संबंध में दर्शाता है।

महोदय, मेरा चुनाव क्षेत्र धुले लोक सभा अनु0 जनजाति क्षेत्र से जुडा है। भारत सरकार ने जो 100 पिछड़े जिले की सूची सर्वेक्षण करके बनायी गयी है। उसमें उसका नाम है, धुले जिले का विकास के लिये, मेरे क्षेत्र के लोगों की मनमाड से वाया इंदौर तक नयी रेल लाइन बनाने की बहुत पुरानी मांग है। 1994 में धुले से नरडाणा रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए 1.29 लाख रूपये की बजट प्रावधान की थी, उसके मुताबिक सर्वेक्षण हुआ, बाद में श्रीमान कल्माड़ी जी ने मनमाड से धुले तक सर्वे

कराने का आदेश दिया, मगर इस रेल बजट में उसके बारे में कोई उल्लेख नहीं है। इसलिये मैं समझता हूं कि रेल मंत्रालय यह विाय में रूची नहीं ले रहा है। मनमाड से वाया धुले, नरडाणा इंदौर तक जाने वाली रेल लाइन सैंट्रल रेल, वेस्टर्न रेल से जुड जाती है। इसलिये दिल्ली आने का रास्ता 200 कि0मी से कमती होता है। धुले और इंदौर के जनता की यह मांग बहुत पुरानी है। उसके ऊपर हर साल मोर्चे और आंदोलन होते रहते हैं। मेंरी मांग है पहले मनमाड से वाया धुले नरडाणा तक नयी रेल लाइन देने की मैं रेल मंत्रालय से विनती करता हूं।

मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग है, मैं वह दोहराना चाहता हूं। धुले से मुम्बई आने के लिये धुले चाकीसगांव पैंसेजर को दीड बोगी और आधी ऑर्डीनरी फर्स्ट क्लास के छः सीट की बोगी अमृतसर दादर एक्सप्रेस को जोडी जाती है।

जिले के बहुत से लोगों को मुम्बई में मंत्रालय में किसी काम या सरकारी काम में जाने के लिए यह सुविधा अधूरी है। इसलिये उसको और एक बोगी लगाने की मांग करता हूं। धुले से मुम्बई जाने के

लिये राजनीति से जुडे हुये या सरकारी वर्ग-एक या दो के अधिकारियों को मुम्बई जाने के लिये फर्स्ट क्लास के छः सीट कम है इसलिये दादर अमृतसर ट्रेन नं0 1057, 1058 को धुले निवासियों को चालीस गांव से सैंकड ए सी के चार सीट आरक्षित कराने की मांग करता हूं।

महाराट्र एक्सप्रेस जो की चालीसगांव -पुना जाती है। पूना जाने के लिये चार सीट चालीसगांव में आरक्षित कराने की मांग करता हूं।

उधना से जलगांव जाने वाली रेल लाईन मेरे धुले चुनाव क्षेत्र से जाती है। उसकी डबल लाइन डालने का 1986 में काम शुरू हुआ था। जलगांव से अमनेर तक काम हुआ और आगे का काम रूक गया है। गुजरात और महाराट्र के ट्राइबल एरिया से यह लाइन जाती है। 306 कि0मी0 का काम बाकी है। अधूरा काम पूरा कराने के लिये विनती करता हूं।

हावडा एक्सप्रेस का नरडाणा रेल स्थान पर ठहरने के लिये मांग बहुत पुरानी है। धुले जिले के लोगों को जाने के लिये कोई सुविधा नहीं है। हावड़ा को नरडाणा में ठहराव देने की विनती करता हूं।

मैं लालू जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसका समर्थन करता हूं।

*Speech was laid on the table.

*SHRIMATI V. RADHIKA SELVI (TIRUCHENDUR) : Hon'ble Sir, thank you for the opportunity given to me, to participate on the General Discussion on the Railway Budget on behalf of my party, the DMK led by our leader Dr. Kalaingar.

I congratulate the honourable Minister of Railways for his excellent Budget, in which both rich and poor, are benefited. In particular, the unemployed youth, can attend Central Government interviews, without spending their money. This is appreciated by people of all walks of life. Tamil Nadu has received five long distance, express trains for which I tender my heart felt thanks to the Honourable Railway Minister. I also thank the Honourable Railway Minister for allocating two trains to my district peoples. One between Chennai Central and Nagar Coil and other between Chennai Egmore to Thenkasi. Honourable Deputy Minister Mr. Velu said that Tiruchendur to Tirunelveli, broad gauge conversion will be completed in May. 2006, he expressed this when he came for inspection in my constituency Tiruchendur is very short and I request the Minister, to expedite the conversion work. To enable the salt producer's suffering, to come to an end. Now the salt manufactures, are giving double wages, for loading railways they are giving for, metre gauge loading, and other for broad gauge. When broad gauge work is done at an early date, the salt producer's need not to give double wages.

Moreover, tourists attraction places like Kanya Kumari and Tiruchendur are their in my constituency, there are plenty of peoples from all over India an abroad who wish to visit Kanya Kumari and Tiruchendur from Rameswaram. Now it is high time that the separate railway line is laid from Rameswaram to Kanya Kumari via Tuticorin, Tiruchnedur and Kudankulam.

There is a Navel base at Vijayanaryanam, atomic power station at Kudankulam and ISRO at Kaval Kinaru. All these places are important with national security. People from all over India work in these places. Hi-tech park is under process for operation, at Nanguneri. All these places are in my constituency. Atmac chairman Mr. Charles lucas and four of his partners have come from U.S.A. and visited hi-tech park site on 7th July, 2004 and they have said that this project work will be started in a couple of weeks time.

Since so many important places are there in my Tiruchendur constituency. I suggest and request Honourable Minister of Railways to increase weekly once train from Chennai to Nagar Coil to twice weekly with extension to Kanya Kumari. There is a train between Kanyakumari-Nizamudeen once in a week which need your kind attention to make it thrice. This has to be made double track students, office goers and business peoples could not reach in time. Because of too many crossings and the time taken to reach Kanya Kumari is very high.

Between Tirunelveli to Tiruchendur a few level crossing are unmanned, these levels crossings has to be made manned to avoid accidents.

The teachers who take students for educational tours were given 50% fare concessions in Railways. It has been reduced to 25% which need your Excellency's kind consideration to revert back to 50% or before. This will develop the students education and in turn the country can increase intellectual potential.

Treated as laid on the Table

***श्री भूपेन्द्र सिंह हुड्डा** (रोहतक) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल बजट में यात्री भाड़ों तथा माल भाड़ों में कोई वृद्धि नहीं की। सौ करोड से ऊपर की आबादी वाले विशाल भारत में रेल का विशेा महत्व है, यह सम्पूर्ण देश को एक सिरे से दूसरे सिरे तक जोड कर एकता के सूत्र में पिरो देती है।

मान्यवर, रेल एक ऐसी सवारी है, जिसका गरीब तथा अमीर दोनों इस्तेमाल करते हैं। हवाई जहाज तथा कार जहां अमीरों के साधन हैं, वहीं बसों को गरीबों का साधन माना जाता है। लेकिन रेल का उपयोग प्रत्येक वर्ग द्वारा किया जाता है, इसलिए रेल यात्रियों को मिलने वाली रियायतों का लाभ देश के हर वर्ग को होता है।

अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान हरियाणा की ओर आकर्ति करना चाहता हूं। हरियाणा एक ऐसा प्रदेश है, जो राट्रीय राजधानी दिल्ली को तीन तरफ से घेरे हुए है। दिल्ली के निवासियों के लिए शुद्ध दूध तथा ताजा सब्जियों की अधिकांश आपूर्ति हरियाणा ही करता है। इतना ही नहीं दिलली में तेजी से बढ़ रही जनसंख्या का दवाब भी हरियाणा को ही झेलना पड़ता है। इसलिए इस प्रदेश में रेल सुविधाओं में बढ़ोत्तरी करना एक राट्रीय जरूरत बन गयी है।

देश की अन्न की आपूर्ति के लिए पंजाब व हरियाणा तथा फलों की आपूर्ति के लिए जम्मू कश्मीर व हिमाचल प्रदेश का विशेा योगदान है। इन चारों प्रदेशों से अन्न तथा फल ले जाने वाले भारी वाहन ट्रक आदि पहले दिल्ली होकर जाते थे, जिसके कारण दिल्ली में जाम लगे रहते थे। अब सरकार ने दिल्ली के बोझ को हल्का करने के लिए रिवाड़ी से झज्जर-रोहतक होकर पानीपत जाने वाली सड़क को राट्रीय राजमार्ग बनाकर भारी वाहनों को वहां से चलाकर दिलली की ट्रैफिक को काफी हद तक कम कर दिया है।

महोदय, जिस प्रकार रिवाड़ी-झज्जर-रोहतक की सड़क को राट्रीय राजमार्ग का दर्जा दिया गया है। इसी प्रकार रिवाड़ी-झज्जर-रोहतक रेल लाइन बिछाकर भारतीय रेल के इतिहास में एक नया अध्याय जोड़ना आज परिस्थिति की मांग है। यह मांग सालों से लम्बित है। मेरे प्रयास से तत्कालीन रेल मंत्री ने प्लानिंग कमीशन द्वारा मंजूरी दी गयी थी।

अतः मैं रेल मंत्री महोदय से यह पुरजोर मांग करता हूं कि अपनी दूरदर्शिता का परिचय देते हुए रिवाड़ी से झज्जर होकर रोहतक को जोडने वाली रेल लाइन के निर्माण की घोाणा करें। ऐसा करने से न

केवल हरियाणा की जनता का भला होगा बल्कि, पंजाब हरियाणा, जम्मू कश्मीर और हिमाचल का माल ढोने वाली ट्रेनों के बिना वजह जमावड़े से दिल्ली को बचाया जा सकेगा।

मैं कुछ और मांगे तथा सुझाव रेल मंत्री जी को देना चाहता हूं।

1. रोहतक तथा दिल्ली के बीच विद्युत ट्रेन चालू की जाये, ऐसा होने से दिल्ली पर आवास संबंधी बोझ कम होगा क्योंकि हरियाणा से लगभग दस लाख लोग दिल्ली आते जाते हैं।
2. प्रातः साढ़े 9 बजे के बाद सायं साढ़े तीन बजे तक रोहतक दिल्ली के लिए कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। इस अवधि में कम से कम एक ट्रेन अवश्य चलायी जाये।
3. किसान एक्सप्रेस को कलानौर स्टेशन पर रोका जाये क्योंकि रोहतक तथा भिवानी के बीच इस गाड़ी का कोई हाल्ट नहीं है तथा कलानौर एक बड़ा कस्बा है और रोहतक तथा भिवानी के सेंटर में पड़ता है। इस गाड़ी के कलानौर स्टेशन पर ठहरने से इसका किसान एक्सप्रेस नाम भी सार्थक होगा क्योंकि इसमें किसानों को भी बैठने का अवसर मिलेगा।
4. नयी दिल्ली- श्रीगंगानगर इंटर सिटी एक्सप्रेस, पंजाब मेल तथा धोलाधार एक्सप्रेस सांपला स्टेशन पर रोका जाये।
5. सांपला में प्लेटफार्म नं0 एक तथा दो पर कोई शैड नहीं है, यहां यात्रियों के लिए शेड बनाया जाये।
6. सांपला रेलवे स्टेशन पर पीने का पानी बिल्कुल नहीं है। हरियाणा सरकार का कहना है कि रेलवे ने पानी का बिल जमा नहीं कराया है इसलिए पानी का कनैक्शन काट दिया गया है। सांपला स्टेशन पर यदि साइकिल स्टैंड तथा स्कूटर स्टैंड बना दिया जाये तो रेलवे को भी अच्छी आमदनी होगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी।

* Treated as laid on the Table

*SHRI P. MOHAN (MADURAI): We highly appreciated and welcome whole heartedly your maiden railway budget, presented last week.

Your proposals regarding the utilisation of Khadi, handloom products in railways and Kulhars to help Kumhars help them rise from poverty. Indeed an laudable initiative.

Introduction of Sampark Kranti trains to reduce the travelling time is a step in right direction. Also steps taken such as 'free travel' to unemployed youths going to interviews. Not increasing fare is also welcome step.

While welcoming overall goodness about the budget, I like to bring to your kind attention to certain projects, have been inadvertently left out.

I hail from Tamilnadu − elected from Madurai − an ancient temple city, famous for Meenakshi Amman Temple, a tourist and pilgrim centre.

Sir, I bring to your kind attention that the doubling of MDU-DG is taking its own time for completion Rs. 96 crore was allotted to this project. Now, in the current budget 2004-05, only a paltry sum 3.22 crores has been allocated. With this small amount, the doubling project may take longer time. As such the project is so vital for connection to West and North of Madurai. Since the single track system giving more constraints to run and introduce more trains from Chennai to South of Tamilnadu. The project assures more significance considering the traffic volume of passenger and well as goods.

Hence, I request to allot the entire amount of 96 crores and help complete. Another project must be taken

immediately is from Trichy to Manamadura. It this project is taken up in this financial year, it will give boost to the neither too neglected area and reduce the travel time to Chennai.

In my constituency, apart from main Madurai station, there is one station North of Madurai namely Kudal Nagar station. This station can be developed as a passenger terminal as this will help the public mostly, who are living worth of Madurai.

The following trains can be extended upto Madurai on a trial basis, as there is no direct connection to these cities on a regular basis.

1. Chennai-Vijaywada Jan Shatabdi may be extended upto Madurai
2. Chennai- Jodhpur-upto Madurai
3. Tuticorin-Hosur-Bangalore
4. A new line may be laid from Dindigul to Sabarimala a famous worship place where lakhs of devotees throng every year. The new line may be laid through Periyakulam.
5. A new line my be laid from Madurai to Tuticorin via Aruppukotti, Vilathikulam Tuticorin-which is economically viable and takes lesser time to reach the porty city.

---

*Speech was laid on the table.

* SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): At the outset, I congratulate you for the progressive outlook of the Railway Budget presented in the house. One the other hand I would like to express a sense of dissatisfaction and discontent among the people of Kerala for the continued neglect by the railways to the interest of state of Kerala. Even you have mentioned about the neglect towards Kerala in the budget speech. In view of this, I seek your immediate attention to those issues in the development of railways in Kerala Though we have already given a number of proposals, now we are projecting a few of them.

So I humbly request you to consider the following requirements favourably and do the needful as early as possible.

1. Change the weekly Schedule of the train 6603 & 6604 playing in the route Trivandrum − Managlore & Magalore − Trivandrum, to 7 days a week and also extend its route to Mumbai Central Mumbai Central
2. Extend the train no. 6347 & 6348 playing in the route Trivandrum − Cannanore & Cannanore - Trivandrum, to Mangalore.
3. Doubling of railway lines from Cochin to Kottayam

Please consider these legitimate requirements favourably.

*SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL) : I congratulate you and express my appreciation for having presented a people friendly Budget without hiking the passenger fares and the freight rates and announced a series of measures and concessions for virtually all sections. Free travel in Second Class for youth travelling for Central Government interviews, security for unorganised workers, in Railways, appointment of women − ticket examiners, concessional travel to the escorts of the impaired, tourism facilities, railway protection, priority in development plans in Tamil Nadu etc. deserve special metion.

Besides, I would like to request you to include the following aspects, which were already brought to your kind attention.

1. The proposed Delhi-Madurai (Tamil Nadu) "Sampark Kranthi" Express train should be extended to Kanyakumari.
2. The proposed 'Weekly Once' 'Chennai − Central' via Katpadi, Erode, Karur and Dindigal should be made daily.
3. A train starting in the evening from Nagercoil and reaches Coimbatore in the next morning should be announced.
4. In the proposed double line assessment, all the intervening stations, linking Thiruvananthapuram-Nagercoil-Chengleput should be included.
5. To reduce the inordinate delay in Thiruvananthapuram-Nagercoil-Triunelveli line, stations at Nemon, Parasalai (Kerala) Palliyadi, Veerani (Tamil Nadu) should be converted into crossing stations.

6. Additional platform should be provided at Nagercoil, Eraniel, Kuzhithurai stations to obviate traffic congestion.
7. Over-Bridges to be erected at Putheri and Palliyadi.
8. Computerised Reservation Centres should be opened at Eraniel and Kuzhithurai stations, permanent stops should be provided for all up and down express − long distance trains.
9. Additional computerised Reservation counter and another counter for current booking should be opened at Nagercoil station to obviate the difficulties of the travelling public.
10. Powers should be delegated to the station authorities at Nagercoil station to confirm waiting list under E.Q. and E.Q. should be doubled.
11. A full-fledged Railway station should be set-up at Parvathipuram.
12. Foot-over Bridge to be provided at Kuzhithurai station.

*Speech was laid on the table.

*SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI) : Mr. Speaker, Sir, the first Railway Budget presented by Shri Lalu Prasad Yadavji deserves congratulations. I congratulate him warmly for not enhancing the passengers fares and goods freight charges. The free travel of Railway employees, both technical and non-technical, and various facilities announced by him for the physically challenged, senior citizens, deaf, dump and other physically handicapped persons. He further deserves appreciation for his endeavour to uplift some sick and almost dead cottage industries like khadi, pottery, etc. The sympathetic approach towards poor hawkers, vendor, book sellers, widows of our defence wings, Railway employees is also highly appreciable. Entertainment with indigenous items of 'jalpan' has encourage the poor farmers to add something in their income. For all these and many other things, which are promised in the Railway Budget speech, I thank Shri Lalu Prasadji wholeheartedly. He would have blessings of the parents of the job-seekers who have been given the opportunity of free travel in respect of their interviews.

Personally I express my gratefulness for his announcement in respect of running an express train from New Delhi to Guwahati; and other train from Guwahati to Jha-Jha. Only a week ago, he had kindly met two delegation from North East and I was in the delegations. I urged upon him to run the above trains. The Guwahati-New Delhi via Jogighop and other from Guwahati to JhaJha. Thanks to him for taking prompt action for running the trains.

But I am constraint to make some observations in respect of North Eastern Railway. As I hail from North Eastern Region, I must draw the attention of the Railway Minister to the following facts :

1. Sir, Dhnri-Fakiragram Railway service was closed three years back. By this Dhnbri has been cut off from the rest of the country in respect of Railway services. This district with a population of more than 16 lakhs, 75% of whom are muslims, are totally isolated. However, conversion of this Metre Gauge to Broad Gauge has been taken up. Seeing the progress, it appears that it would take decades and decades to complete it. I am concerned that there is no mention of this line in the Budget estimates as has been proposed.

2. Sir, there was railway service from Moirabani to Chapar Mukh. Subsequently, it was closed some seven or eight years ago. During NDA regime, the railway lines started dismentalling and withdrawing. Just one month before last Parliamentary elections, Mr. Nitish Kumarji paid a visit to that area. In a largely attended gathering, he laid foundation of reconstruction of Moirabari- Champarmukh line. But unfortunately, there is no record of any project and no money was sanctioned. Thus the people were betrayed.

If the Government wants upliftment of the minorities, this line must be reconstructed. Because 80% people of minority community of that area would be benefited by it.

3. There was a long pending demand for a new line from Mahendraganj (Meghalaya) to Goalpara via Mankachar. I would earnestly request the Government to take up the line for the benefit of the poor Christians and Muslims of Meghalaya, Dhnbri District and Goalpara district. The old conception of avoiding the areas inhabited by minorities in North Eastern should be said good bye.

---

*Speech was laid on the table.

*SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE) : Hon'ble Speaker, Sir, I crave your kind indulgence to speak few lines about the Railway Budget or I may be allowed to lay on the table my views.

While the Hon'ble Railway Minister in his Budget speech has announced certain amenities for the passengers, I would suggest the following for his kind consideration.

The hon'ble Minister might be aware of the plight of the commuters on the suburbans of Howarah and Sealdah which beggars description. To mitigate their hardship, a plan is necessary to improve the conditions of Howrah and Sealdah Stations at the first phase; and in the second phase, some more stations may be selected.

Passengers associations may be associated with this improvement programme.

I may specially draw the attention of the Hon'ble Minister for improvement of amenities of the passengers in Dankuni, Shunaphuli, Serampore, Risna, Konnagore, Hindmotor, Uttarpora, Janai Road in a phased manner.

I thank you, Sir, for giving me this opportunity.

---

*Speech was laid on the table.

*PROF. BASUDEB BARMAN (MATHURAPUR) : Mr. Speaker, Sir, I like to draw your kind attention and through you the attention of the Hon'ble Members to the fact that the people of the Sunderbans (Districts North 24 Parganas and South 24 Parganas) of West Bengal, of which 16 Mathurapur (SC) Parliamentary Constituency forms a good part, require extension of railway facilities for their economic uplift and improving their quality of life. As you may be aware that this region of West Bengal is one of the least developed areas of the country, I, as one of the Members of Parliament (Lok Sabha), representing the people of the said area, request the Hon'ble Railway Minister to kindly consider extension of railway network facilities as suggested below :

1. Jaynagar to Raidighi;
2. Canning to Sonakhali;
3. Jaynagar to Jamtala;
4. Park Circus to Dhamakhali.

It may also be kindly noted that the largest leather complex in Asia has come up in this part of West Bengal and extension of railway facilities will definitely help improve the economy of the area.

May I therefore earnestly request the Hon'ble Railway Minister to kindly consider the issue from a holistic and kind view and include the extensions as given above in this year's (2004-05) Railway Budget in the general interest of the people of the area, especially of the weaker and poorer sections of the rural South West Bengal.

*Speech was laid on the table.

*SHRI JOACHIM BAXLA (ALIPURDUAR) : Speaker, Sir, through you, I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister to the following matters realting to Railway Budget 2004-2005 :

1. Please extend services of Mahananda Express from NTP to Alipurduar Jn.
2. Please make Arrangements for construction of Railway Track between Rajabhaltkama and Jainti to attract tourists.
3. Issue licence for land at Alipurduar Railway Bazar.
4. Open recruitment office at Alipurduar
5. Restart sports quota recruitment.
6. Set up lane changing centre at Alipurduar Jn.
7. Allow stoppage to KanchanKanya Expt at Kalchini and Hasimara and Dalgaon.
8. Allow stoppage of Inter City Express at RajaBhatkana and Kalchini.
9. Thanks for Alipurduar-Ranchi Train.

*Speech was laid on the table.

*SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ) : I stand here to defend the Railway Budget placed before the House by Honourable Minister for Railways.

Sir, perhaps this is the first time, we got a Railway Budget for our country, which is appreciated by all concerns of the Indian society.

This Budget is really a passenger-oriented Budget in which passenger fares have not been increased rather; the amenities have been proposed to be increased. It takes care for the poor villagers who are engaged in the production of the earthen pots and khadi industries. As the biggest family of India, i.e. Indian Railway will use the earthen pots in place of plastic and Khaddar will substitute all other clothes.

The freight charges have not been increased but the increase in commodity carrying capacity will increase the income of Railways. For transportation of the vegetables and perishable commodities it is proposed to introduce a Refrigerated train. So producer of agricultural sector will be benefited by this transport system.

This Budget is employment potential. As it indicates huge number of posts will be created in Railways as RPF will get additional responsibility for escorting the trains and protecting the passengers. And on the other hand, the longstanding problems of the unmanned gates that could not be solved in the past decades, the Honourable Minister proposed to solve this problem by posting Chaukidars. Therefore, a large number of posts of RPF, Chaukidars and the posts in management are bound to be created.

This Budget introduced a number of social security measures, i.e. the unemployed youth will get free ticket for attending interviews. This is really unprecedented. Again another striking feature is that, Railway vender, porters and hockers who are integral part of the railways were never thought of so seriously in

any Budget of Indian Railways in the past. But in this Budget, these peoples are given the benefit of free tickets insurance and it also provides the pension benefits for these people. The concessions announced for different categories of patients, their escorts and dependants of different categories of distressed people are also appreciated by all.

Mr. Speaker, Sir, all knows these things whatever I told. Now, I want to say something new not told by any honourable Members.

Sir, I represent Karimganj and Hailakandi and development block of Cachar. In my constituency, railway system is almost rejected by the people during the last few years. Almost all the railway track of my constituency is in deplorable condition, which results in frequent suspension of the train services without notice.

The most surprising point is that Sir, in these lines train moves in the very slow speed. Train takes 2½ hours in connecting two district headquarters Karimganj and Silchar having a covering distance of 51 kms. only and this is our main line. In branch lines, Kattakal, Lalabazar, Zamira, a train takes 5 to 6 hours to cover a distance of only 68 kms. In Barigram-Dullabchan line a train takes more than 2 hours to cover a distance of 29 kms. I think the slow speed of train will take us to the age of bullock cart. Everywhere in the country there is revolutionary development in the railway transport system, but in my constituency as there is no development, during the last 7 years, no maintenance work was done in the railways otherwise, the system would not be so deteriorated and people could not be compelled to reject the railway in my constituency.

Sir, everywhere there is the growth and demand for all commodities and services including transportation has been increasing day by day, but in my constituency, the demand for railway transportation are made to decrease intentionally by the railway authority and recently they closed down about 14 stations designating them as non-economic. There is no arrangement for the selling and checking of tickets. Therefore, it is requested to take appropriate actions for maintenance and rescheduling of the trains, so that this can serve the common people who are forced to take the roadways paying more fare and to reopen all the stations closed down by Railway authority.

Sir, our region include three districts of South Assam, i.c. Cachar, Karimganj, Hailakandi, Mizoram, Tripura and a part of Manipur were directly linked with Guwahati through a meter gauge since the inception of North Frontier Railway. The Governments abrupt decision to withdraw metre gauge from Lumding to Guwahati route compelled our people to undertake insecure and strenuous bus journeys to reach Guwahati paying double the fare of the train since last ten years. The conversion of metre gauge from Lumding, Badarur, Silchar may enable us to restore the direct railway link and the work was started about ten years back. From statistics, in indicates that, only 25% of work could be completed within ten years. We do not know how long it will take to complete the conversion. A team of MPs visited this conversion about three years back and they suggested several measures for taking up the

speedy conversion, but the then Government did not take any such action. Sir, there is a long standing demand for declaring Badarpur Jn. as the Railway Division. If Badarpur where requisite Railway land is available for Divisional Office is declared as the Railway Division, the Railway system and the broad gauge conversion can be supervised more effectively.

Mr. Speaker, Sir, Konkan Railway was not a converted railway but is a new railway constructed in a difficult terrain but the construction of this railway did not take this much time. I am sorry that the railway authority could not realise the sufferings of our people of our region during the last seven years and neglected to convert 200 kms railway line from Lumding to Silchar.

Sir, in the year 2000, Mr. George Fernandez visited Karimganj and Silchar. He received representation very sympathetically from senior journalists and different organizations and was told about the deplorable condition of the railways. He promised on the spot that, he will take action to make the train speedy and will take action for the installation of the metre gauge line from Lumding to Guwahati, so that people from this region could directly move to Guwahati by railway, but unfortunately, he did not take any action.

Sir, I am happy that the honourable Railway Minister declared in his budget speech for conversion of the Lumding-Silchar MG Line expeditiously and programme will be made out for its time bound completion. Though the amount allotted is not adequate, I hope the honourable Minister as he declared time bound programme for construction, he will arrange for the additional requisite fund for completion of the work. I also request the honourable Minister to send a team of MPs to visit the railway system of this region to assess the construction work so far done for the conversion of the Lumding-Badarpur railway section, so that suffering of the people can be realized and proper action can be taken as soon as possible. I once again thank the Honourable Minister for Railways for presenting a Budget for the people and I hope his next budget will also have another point, i.e. point of remedial approach for the suffering of the people all over India where the Railway systems were deteriorated and nobody is taking care for its development.

---

*Speech was laid on the table.

*SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI): Thanks you for giving me this privilege to raise some relevant points relating to Railways in my Parliamentary Constituency and adjacent area which is virtually unattended since independence. I have raised my voice in the floor of the Parliament in many occasions but despite clamoring both inside and out side the Parliament the people's genuine demands and grievances were not taken into consideration.

Sir, Jalpaiguri is the Divisional Head Quarter. The permanent Bench of Kolkata High Court and the Tea Auction centre are likely to start its functionary very soon.

Moreover, there are innumerable tourist spots. The will life (specially rhinoceros), green forest too alluring the tourist and travellers. Here tourism is much resourceful and flourishing. The local people as well as the country will be immensely benefited if proper Railway links as proposed are completed. Tea is the key industry in the District. It earns crores of foreign exchange, Besides Tea Industry, Jute, rich forest wealth, handicraft, surplus crops and green vegetables needs to be exported from the District to other Districts/ State/ Countries if communication system like Railways can be provided.

The Jalpaiguri District is the flood prone area, hilly rivers and its tributaries, numerous rivulets causes devastating floods and eventually damage roads bridges and jeopardize the road communication besides loss of lives and properties, resulting in to that one place to another becomes inaccessible in absence of the well knit of Railway communication in the District.

The District being the corridor of North Eastern States, proper Railway links/ services, alternative routes deserves highest priority.

My Proposals are Sir,

1. Upgradation of Raninager Railway Junction: Station on NFR as standard one has not been included, I urge upon the Government to make a spot survey of its feasibility and to take action for upgradation of the Railway junction in the NFR between Jalpaiguri and Balacoba in District of Jalpaiguri, West Bengal.
2. Construction of Rail Over Bridge at Mohit Nagar Railway level crossing on 12 state High way in the District of

Jalpaiguri:

The road connecting Siliguri − Jalpaiguri and New Jalpaiguri is a very important state Highway Roads of North Bengal as it is the main connection between rest of India and entire North East. There is consequently a very heavy traffic on this road. The Railway over bridge at Mohit Nagar level crossing is a long need demand of the people of Jalpaiguri and also of those who use this road.

3. Extension of some trains services to Jalpaiguri and Electrification of the Railway line between NJP − Jalpaiguri Road Station, Haldibari.

In view of rapid growth of offices and industries in this locality by setting up permanent bench of Kolkata High court, having industrial zone, B.E. College, polytechnic, B-Pharma College, Tea auction centre etc. people have to depend on New Jalpaiguri railway Station about 50 K.M. away for availing major trains to Kolkata and rest of the country. I would request you again to consider the following proposals in the greater interested of the region.

a. Extension of Kanchan Kannya Express to the Jalpaiguri Railway Station or the Jalpaiguri Road Statiion.
b. Provide a stoppage at Jalpaiguri road station for Uttarbanga Express
c. Railway line between NJP to Haldibari be electrified. This would facilitate the extension of many major trains up to Haldibari. It will also ensure a better connectivity between Siliguri and Jalpaiguri which now solely depends on the uncertain and risky road transport.
d. Originate and terminate the Darjeeling Mail from Jalpaiguri Station instead of New Jalpaiguri Railway Station. At present a part of the Darjeeling Mail with only sleeper class bogies originate from Haldibari, passes through Jalpaiguri and gets attached to the Darjeeling Mail at NJP Station. However, this facility is not at all adequate considering the large traffic of officials and Ministers to and from Kolkata. Moreover, even this facility is not available with the Darjeeling Mail from Sealdah to NJP.

1. Construction of Station Market at Jalpaiguri Station.

There is a daily market to adjacent to Jalpaiguri Railway Station within Railway land since 1968. Near about 600 shop keeper were occupying their land for which a proposals for construction of station market was initiated long ago for which a part of land measuring 2.05 acres of railway land was essential to construct the market complex. Over a decade several efforts were taken by the administration, MPs of this locality but no fruitful result has come to solve the problem. I trust upon the Government that the new Hon'ble Minister will be able to appreciate the problem and negotiate the situation to the long felt need of this town.

5. Conversion of Oodalbari Railway Station to a full fledged Station.

Gange conversion from MG to BG from NJP to Alipurdwar on NFR is nearly completed now. I once again request you to take a proper action in upgradation of passenger amenities by conversion of full fledged station from flag station at Oodalbari.

6. Conversion of MGRailway track to Changrabandha on NFR and arrange to re-open this route

After a long endeavor, the railway track from New Mal Junction to Changrabandha is opened in 15th March 2001 on MG line. But after some time the train again suspended for the sake of developmental work at conversion from MG to BG from NJP to Alipurdwar and assured that this route would be commissioned again when the conversion work will be completed, and train on BG has already started but this branch line (link line) not yet started even no work for conversion from MG to BG from New Mal to Changrabandha has yet been started. It is therefore necessary to improve this Railway track by conversion from MG to BG and to arrange to open this route.

7. Proposals for resumption of train service from Haldibari to Sealdah via Chilahati, Parbatipur in Bangladesh to Sealdah with open a dialogue with Bangladesh counterpart. A shorter route and improved communication system will elevate feeling of geographical isolation of this region and as well as better trade relation.

Beside this I have a few more proposals to you for consideration and necessary action please.

a. to set up one application receiving and examination centre of NF Railways at NJP.
b. Wards of Ex and existing railway staff are to be given preference in group 'D' Category.
c. Construction of double line track from Ambari Falakata to Kamakshy-aguri on NFR in the District of Jalpaiguri.

Sir, I firmly believe that when a mass leader is honouring the chair of the Railway Ministry realising the peoples problem you will definitely allocate sufficient funds and due steps would be taken to start the important projects from this fiscal year itself.

Last I support the budget.

*Speech was laid on the table.

*SHRI ABDULLAKUTTY (CANNANORE): Sir, with your kind permission I would like to place before this august House the following five points for the kind consideration of the hon. Railway Minister.

In the last Railway Budget two Road Over Bridges (ROBs) were sanctioned in my constituency, namely, at Nadal and another railway gate at Thazhechouva. An amount of Rs. 10 lakh each was allocated as token amount for the aforementioned two ROBs in the last Budget itself, but the work has not been carried out till date. These were to be constructed on the National Highway Number 17, which is one of the main Highways in my State. So, I would request you that the project should be completed immediately so that the hardship of the people of my constituency is reduced considerably.

Secondly, the Connanore Railway Station was declared as a "Model Railway Station." But the facilities and other amenities provided at that station are presently far from being called a "Model Railway Station". So, I would request through you that more modern facilities and other amenities should be made availiable, like a Dormitory-cum-Retiring Room being made available at the station; VIP Rooms be constructed; more parking area be made available; and more Food Over Bridges (FOBs) be made available, etc.

Thirdly, near the Cannanore Railway Station there is ample amount of waste / vacant / unutilised land in the jurisdiction of the Cannanore Railway Station. Now, a proposal has been brought forward to demolish the old bungalows that were constructed on that waste land and erect a shopping complex for commercial purposes.

Sir, fourthly, there is a proposal Eranav railway gate which is having a long pending demand for a Level Crossing (LC) Gate. It was proposed to construct the LC from the MPLAD Scheme Fund. So, I had decided to keep apart Rs. 17 lakh

for that project. But, nowadays we find that all the LC Gates that are being installed − as part of modernizing them − are using the latest technology available in the market. Hence, the cost of implementing the project now has gone up to a staggering amount of Rs. 95 lakh, and I cannot accommodate that big an amount from my MPLAD Scheme Fund. So, I would request that the Railways themselves should take some positive steps in order to implement this project. It would go a long way in improving the safety of the people using that Railway crossing.

Lastly, I have one small request to place before the hon. Railway Minister through you. One ROB is urgently needed at the 'Pappimissery − Payanangadi Highway'. The construction of the ROB at this place becomes all the more important because the famous Ezhimala Naval Academy is situated on this very route. It is not a National Highway, but a State Highway. Nevertheless, I would request that construction of a ROB at that place is absolutely necessary, and the needful should be done from the side of the Railways.

Sir, in the end I would like to thank you for allowing me to put forth my points before this august House. Allow me to also thank me fellow MP colleagues for giving me a silent and diligent hearing.

---

*Speech was laid on the table.

***श्री तूफानी सरोज (सैदपुर):** अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर अपनी बात रखने के लिए आपने जो अवसर मुझे दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश के सैदपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। यह संसदीय क्षेत्र तीन जिलों में फैला है। गाजीपुर, जौनपुर व वाराणसी। पर वाराणसी को छोड दिया जाये तो दूसरे दो जिलों की रेलवे मंत्रालय लगातार उपेक्षा ही करता रहा है। उसमें भी मेरे संसदीय क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गयी है। पर मैं विस्तार में न जाकर कुछ चुनी हुयी समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहूंगा।

सर्वप्रथम तो मैं रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को कुल मिलाकर एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। यह पहला अवसर और पहले रेल मंत्री हैं, जिन्होंने गांव के गरीबों और विशेा रूप से ग्रामीण कारीगरों की ओर ईमानदारी से ध्यान दिया है1 माननीय रेल मंत्री ने जहां रेलों में कुल्हड़ के उपयोग को जरूरी बनाकर गांव के कुम्हारों के घरेलू उद्योग को पुनर्जीवित करने का अवसर प्रदान किया है, वहीं रेलों में खादी एवं हथकरघा के कपड़ों के उपयोग को आवश्यक बनाकर बुनकर परिवारों को भी एक नया जीवन शुरू करने का अवसर मुहैया किया है। रेल मंत्री जी के इस कदम से लाखों-लाख कुम्हार एवं बुनकर परिवारों को अब भूखे नहीं रहना पड़ेगा।

इस उत्कृट कार्य के बावजूद रेल मंत्री ने पूर्च के रेल मंत्रियों की ही तरह हमारे संसदीय क्षेत्र की उपेक्षा कर दी है। हमारे संसदीय क्षेत्र में औडिहार जंक्शन है। यहां से जौनपुर के बीच एक छोटी रेल लाइन नैरो गेज है, जिसकी लम्बाई लगभग 60-70 किलोमीटर है। आसपास की सभी रेल लाइनों को ब्राड गेज में बदला जा चुका है, पर 60-70 कि0मी0 लंबी छोटी लाइन को ब्राडगेज में आज तक नहीं बदला जा सका है, जिससे गाजीपुर व बलिया से जौनपुर जाने वाले यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यात्रियों को जौनपुर जाने के लिए आमतौर से पहले वाराणसी जाना पडता है, फिर वहां से जौनपुर। हालांकि क्षेत्रीय जनता इस रेल लाइन

को ब्राडगेज में बदले जाने की लंबे अर्से से मांग करती आ रही हैं पर रेल मंत्रालय ने आज तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया।

मैंने पिछली राजग सरकार के कार्यकाल के दौरान भी इस मुददे को बार बार लोक सभा में उठाया, पर इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। थक हार कर मैंने संसद की याचिका समिति के समक्ष याचिका दायर की। याचिका समिति ने इस मुददे की जांच करवाई और इस रेल लाइन को ब्राडगेज में बदले जाने को उचित माना। याचिका समिति ने इस रेल लाइन को ब्राडगेज में बदलने के लिए रेल मंत्रालय को अपनी संस्तुति दे दी। फिर भी रेल मंत्रालय ने इस पर कोई कार्रवाई नहीं की। अंत में चुनावी लाभ के लिए लोक सभा के चुनाव की घोाणा के ठीक पहले पूर्व रेल मंत्री ने इस कार्य का शिलान्यास किया, पर आज तक वहां कोई कार्य शुरू नहीं किया गया। यदि यह लाइन ब्राडगेज में तब्दील हो जाती है तो इसका फायदा बलिया तक के यात्रियों को होगा।

अतः रेल मंत्री से मेरा आग्रह है कि वह जनहित मे इस महत्वपूर्ण कार्य को पूरा करने के लिए शीघ्रातिशीघ्र कदम उठायें ताकि जनता की बहुप्रतीक्षित आकांक्षा पूरी हो सके। मेरी यह भी मांग है कि रेल मंत्री जी दादर-गोरखपुर एक्सप्रेस ट्रेन को सादात रेलवे स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था करें। उस इलाके के लोग मुम्बई में बडी संख्या में काम करते हैं और उक्त ट्रेन के सादात रेलवे स्टेशन पर न रूकने से आने जाने में उनको भारी समस्या का सामना करना पडता है। ठीक इसी तरह लिच्छवी एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव दुल्लहपुर रेलवे स्टेशन पर भी किया जाना बेहद जरूरी है। गाजीपुर-आजमगढ मार्ग पर स्थित यह स्टेशन आवागमन के लिहाज से बहुत महत्वपूर्ण है। इस स्टेशन से 15 किलोमीटर व्यास के अंदर के यात्री आते जाते हैं पर दिल्ली आने जाने के लिए इन्हें कोई विकल्प नहीं है। यदि इस ट्रेन का ठहराव दुल्लहपुर रेलवे स्टेशन पर कर दिया जाता है तो हजारों की संख्या में यात्रियों को फायदा होगा। यह ट्रेन मऊ जंक्शन पर रूकती तो जरूर है पर इस क्षेत्र के लोगों को मऊ जाने के लिए कोई सीधी सडक नहीं है और यात्रियों को लंबी दूरी तय कर या तो मऊ जाना पडता है या फिर वाराणसी। अतः रेल मंत्री जी से मेरी मांग है कि वे लिच्छवी एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव दुल्लहपुर में करने की व्यवस्था करें।

रेल मंत्री जी के संज्ञान में मैं एक और बात लाना चाहता हूं। औडिहार से मऊ जाने वाली रेल लाइन ब्राडगेज में तो बदली जा चुकी है, पर इसके बीच पडने वाले स्टेशनों मसलन दुल्लहपुर, जखनियां, सादात, माहपुर आदि स्टेशनों के प्लेटफार्मो की बुरी हालत है। एक तो प्लेटफार्मो की ऊंचाई रेल गाड़ी के अनुरूप नहीं है,दूसरी यहां बिजली, पानी, छाया एवं दूसरी जन सुविधाओं का पूरी तरह अभाव है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री इनकी स्थिति सुधारने के लिए कदम उठायें। मुझे भरोसा है कि माननीय रेल मंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देंगे और आवश्यक कदम उठायेंगे।

*Speech was laid on the table.

***श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी, हि0प्र0):** माननीय अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम, मुझे रेल बजट पर अपने विचार प्रस्तुत करने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका ह्रदय से आभार व्यक्त करती हूं।

महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश के मंडी संसदीय क्षेत्र से आती हूं। मंडी संसदीय क्षेत्र देश का दूसरा सबसे बड़ा क्षेत्र है जो 32 हजार वर्ग किलोमीटर से भी अधिक विस्तृत भू-भाग में फैला हुआ है। मेरे लोक सभा क्षेत्र का एक हिस्सा (जिला किन्नौर) चीन की सीमा पर है तो दूसरा हिस्सा (जिला चम्बा का पांगी और भरमौर) जम्मू कश्मीर से लगता है।

रेलों में नई सुविधाओं की घोाणा

महोदय, माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने इस र्वा का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह अभी तक के रेल बजटों में सबसे अच्छा है। इस रेल बजट की सारे देश में आम आदमी भूरि-भूरि प्रशंसा कर रहा है।

महोदय, रेल मंत्री ने किसी भी श्रेणी का किराया नहीं बढ़ाकर तथा मालभाड़े में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं कर के जनता का मन जीतने का प्रयास किया है। उन्होंने हीमोफीलिया रोग से पीड़ित व्यक्ति को मान्यता प्राप्त अस्पतालों में इलाज अथवा जांच के लिए जाने पर सभी श्रेणियों में 75 प्रतिशत किराया छूट की घोाणा की है। मूक और बधिरों के साथ यात्रा करने वाले को भी हर श्रेणी और सीजन टिकटों में 50 प्रतिशत की रियायत देने की घोाणा की है। अब तक यह रियायत केवल मूक और बधिर लोगों को ही मिलती थी, उनके साथी यात्री को नहीं, लेकिन अब उन्होंने साथी यात्री को छूट दी है। इस प्रकार से उन्होंने रोगियों को सहायता प्रदान करने का पूर्ण प्रयास किया है।

महोदय, कंप्यूटर पर आधारित ट्रैफिक कंट्रोल सिस्टम की शुरूआत रेलों में की गई है। इससे रेलों की दुर्घटनाओं में कमी होगी। महिलाएं हर क्षेत्र में प्रगति कर रही हैं, लेकिन अभी तक रेलों में टिकट चैकर के रूप में महिलाएं नहीं थीं, लेकिन लालू जी ने घोाणा की है कि महिला टिकट जांचकर्ता दलों की तैनाती रेलवे में की जाएगी। इससे महिला यात्रियों में सुरक्षा की भावना को बल मिलेगा। कुलियों को भी अपनी पत्नी के साथ रेलवे में उनके कार्य-स्थल से भारत में कहीं आने-जाने हेतु एक सैट पास उपलब्ध कराने की घोाणा से कुलियों की न्यायोचित मांग को स्वीकार किया गया है। भारत की 56 र्वा की आजादी के बाद इस र्वा पहली बार मंत्री महोदय ने रेलवे स्टेशनों पर स्थित बुक स्टालों को विदेशी कंपनियों के चंगुल से

मुक्त कर उनके आबंटन हेतु नई बुक स्टाल नीति की घोाणा की है जिसके अंतर्गत अब बुक स्टालों का आबंटन केवल बेरोजगार ग्रेज्युएट्स, उनके संगठनों को ही किया जाएगा। अनुसूचित जातियों, जनजातियों, पिछड़े वर्गों, गरीबों, विकलांगों तथा रेलकर्मियों की विधवाओं के लिए 25 प्रतिशत आरक्षित करने की घोाणा स्वागत योग्य है।

कुल्हड़ों और खादी का रेलों में प्रयोग को बढ़ावा

महोदय, प्लास्टिक और थर्मोकोल के कपों के इस्तेमाल को हटाकर एवं कुल्हड़ों के प्रयोग को बढ़ावा देकर उन्होंने देशभर के गरीब कुम्हारों के उत्थान की दिशा में पहला कदम उठाया है। महात्मा गांधी के सिद्धान्तों को प्रतिपादित करते हुए उन्होंने देश के करोड़ों बुनकरों को जो भुखमरी के कगार पर पहुंच गए थे, उन्हें रेलों में खादी के प्रयोग को बढ़ावा देकर ढाढस बंधाया है। निश्चित रूप से रेल मंत्री के इन प्रयासों से देश के गरीबों, पिछड़े वर्गों, अनुसूचित जातियों, जनजातियों एवं आदिवासियों को लाभ होगा।

हिमाचल प्रदेश की रेलों के मामले में उपेक्षा

महोदय, हिमाचल प्रदेश की रेलों के मामले में बहुत उपेक्षा हुई है। मैं विस्तार में न जाते हुए सीधे-सीधे यह निवेदन करना चाहती हूं कि आजादी के 56 वर्षों में रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश में नगण्य विस्तार हुआ है। यदि मैं यह कहूं कि रेलों के विकास और विस्तार के विाय में अभी तक जितने भी रेल मंत्री रहे हैं उन सभी ने हिमाचल प्रदेश की उपेक्षा की है, तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल लाइन

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में केवल मात्र एक नैरोगेज रेलवे लाइन पठानकोट-जोगेन्द्रनगर है जिसका निर्माण अंग्रेजों द्वारा जिला मंडी के जोगेन्द्र नगर क्षेत्र की उहल जलविद्युत परियोजना के निर्माण हेतु मशीनें पहुंचाने के लिए 1913 में किया गया था। आज तक वह रेल लाइन ब्राडगेज रेल लाइन के रूप में परिवर्तित नहीं की गई है और 87 साल पहले जो स्थिति थी वही आज है।

पठानकोट-जोगेन्द्र रेलवे लाइन पर रेलवे क्रासिंग

महोदय, पठानकोट-जोंगेन्द्र नगर नैरोगेज रेलवे लाइन पर हि.प्र. के जिला कांगड़ा में अनेक ऐसे स्थान हैं जहां रेल के दोनों ओर आबादी है और वहां के लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने के लिए रेलवे लाइन क्रास करनी पड़ती है। ऐसा करते समय, रेलवे क्रासिंग नहीं होने के कारण **उन्हें** बहुत कठिनाई होती है और भवन निर्माण सामग्री अथवा अपनी कृाि उपज को पीठ पर लादकर रेलवे लाइन क्रास करनी पड़ती है। इससे समय तथा धन की बरबादी होती है। इसलिए मेरी मांग है कि नन्दपुर भटोली तथा त्रिप्पल में रेलवे लाइन पर क्रासिंग बनाए जाएं जिससे जनता आसीनी से आ-जा सके। मेरी आपके माध्यम से प्रार्थना है कि पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन को ब्राडगेज किया जाए।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन को ब्राडगेज में बदलना

मुझे बताया गया है कि इस लाइन का सर्वेक्षण हो गया है, लेकिन सर्वेक्षण के बाद आज तक इसके निर्माण हेतु धन का प्रावधान नहीं किया है। मेरा आग्रह है कि इस र्वा के बजट में इस लाइन को नैरोगेज से ब्राडगेज में परिवर्तित करने हेतु, जब आप बजट बहस का उत्तर दें, तब धन का प्रावधान करने के बारे में स्पट घोाणा करें ताकि इसके आमान परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ किया जा सके। इसका विस्तार कुल्लू-मनाली तक किया जाए। जिला कुल्लू में पार्वती जलविद्युत परियोजना का निर्माण कार्य चल रहा है। वहां बड़ी संख्या में कर्मचारी सेवारत हैं और भारी मशीनरी आदि ले जाने में भी रेल लाइन उपयोगी रहेगी। इससे जहां उस क्षेत्र में पर्यटन बढ़ेगा वहीं रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा।

बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन

महोदय, दूसरी रेल लाइन जो सबसे ज्यादा हिमाचल प्रदेश को फायदा पहुंचा सकती है वह बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल लाइन है। मुझे बताया गया है कि इसका भी सर्वेक्षण हो चुका है तथा विगत वर्षों में सतलुज वैली रेल कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन की स्थापना की गई थी जिसमें केन्द्र सरकार, प्रदेश सरकार तथा प्राइवेट सीमेंट कंपनियों को अपनी-अपनी हिस्सेदारी जुटा कर इसका निर्माण करना था, लेकिन अभी तक इस निगम की कारगुजारी देखने में नहीं आई है। ऐसा प्रतीत होता है कि इसे समाप्त कर दिया गया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि कोंकण वैली रेलवे कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन की तर्ज पर बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन का निर्माण समयबद्ध कार्यक्रम के तहत किया जाए। इस र्वा के रेल बजट में इस रेल लाइन के सर्वेक्षण को अपडेट करने का प्रावधान किया गया है, लेकिन सर्वेक्षण के अपडेट करने से ही काम नहीं चलेगा। हि.प्र. के बिलासपुर जिले में सीमेंट का बहुत अच्छी क्वालिटी का पत्थर उपलब्ध है। वहां निजी क्षेत्र की ए.सी.सी. सीमेंट फैक्ट्री और निजी क्षेत्र में ही अम्बूजा सीमेंट फैक्ट्री उत्पादन कर रही हैं तथा अन्य अनेक सीमेंट फैक्ट्रियां निर्माणाधीन हैं। बिलासपुर में ही कोल डैम हाइड्रोइलैक्ट्रिक जलविद्युत परियोजना जो लगभग 800 मैगावाट बिजली उत्पादित करेगी उसका कार्य भी प्रगति पर है।

महोदय, यह रेल लाइन सतलुज वैली में 10 हजार मैगावाट बिजली उत्पादन की क्षमता है। वहां स्थित अनेक जलविद्युत परियोजनाओं को जोड़ेगी और हिमाचल के लोगों को वरदान साबित होगी। रामपुर क्षेत्र में जहां यह रेल लाइन जाएगी वहां नाथपा-झाकड़ी प्रोजैक्ट 1500 मैगावाट का, कड़छम प्रोजैक्ट 1000 मैगावाट का और रामपुर प्रोजैक्ट 400 मैगावाट का है और अन्य अनेक प्रोजैक्ट्स बनने जा रहे हैं। कुछ निर्माणाधीन हैं और कुछ परियोजनाओं की स्वीकृति दी जानी है। इसलिए मेरा आग्रह है कि इसके निर्माण के लिए कुछ न कुछ धनराशि का बजट में प्रावधान इस र्वा अवश्य किया जाए जिससे इसके निर्माण का मार्ग प्रशस्त हो सके।

ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन

महोदय, तीसरी रेल लाइन उना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन है। इसका सर्वेक्षण 1972-73 में हुआ और र्वा 1973 से इसका निर्माण प्रारम्भ कर दिया गया। 112.9 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के निर्माण पर 210 करोड़ रुपए व्यय होने प्रस्तावित हैं और विगत 31 वर्षों में केवल 33 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण हो पाया है और 81 करोड़ 47 लाख रुपए व्यय किए गए हैं तथा अभी 117 करोड़ 53 लाख रुपए व्यय किए जाने हैं। इस र्वा इस लाइन हेतु केवल 11 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। महोदय यदि इस रेल लाइन की प्रगति इतनी धीमी गति से चलती रही, तो अभी इसके निर्माण में कम से कम 50 र्वा और लग जाएंगे। इसलिए मेरा आग्रह है कि इस र्वा इस रेल लाइन के निर्माण हेतु कम से कम 50 करोड़ रुपए की व्यवस्था करने की घोाणा करें और पांच र्वा की निश्चित समयावधि में इसे पूरा किया किए जाने का लक्ष्य रखें।

हि.प्र.सरकार रेलों के विकास हेतु तैयार

महोदय, मैं यहां यह स्पट कहना चाहती हूं कि हिमाचल प्रदेश में रेलों के विकास हेतु हिमाचल प्रदेश सरकार अपने सीमित साधनों के चलते हुए जितना भी सहयोग कर सकती है वह पूरा सहयोग करने के लिए सदैव तैयार है।

रेलें देश की एकता और अखंडता की प्रतीक

महोदय, रेलें किसी देश के केवल विकास की ही नहीं बल्कि देश की एकता और अखंडता की भी प्रतीक हैं। हमारा देश बहुभाषी, बहुरंगी एवं भिन्न-भिन्न जातियों के लोगों का देश है। इसमें विभिन्न धर्मों, जातियों, रीति-रिवाजों और विभिन्न पोाक पहनने वाले लोग रहते हैं। रेलवे ही एकमात्र ऐसा साधन है जो उन्हें एक-दूसरे से जोड़ता है, एक-दूसरे की भाषा, संस्कृति, रहन-सहन, पहनावा व खानपान से परिचित कराता है। इसलिए रेलें देश के विकास के रथ के पहिए हैं। इनके विस्तार में किसी भी क्षेत्र के साथ भेदभाव नहीं होना चाहिए।

रेलों के विकास का आधार आर्थिक नहीं सामाजिक उत्थान

महोदय, रेलों का विकास आर्थिक आधार पर नहीं बल्कि सामाजिक कल्याण के आधार पर किया जाना चाहिए। हिमाचल प्रदेश में प्रकृति ने अपार सौंदर्य भरा है। ऐसे स्थान हैं जो पर्यटन की दृटि से बहुत विकसित किए जा सकते हैं तथा जिन्हें देश के सर्वश्रेठ पर्यटक केन्द्रों के रूप में लाया जा सकता है, लेकिन रेलों के अभाव में प्र ादेश पिछड़ता चला जा रहा है।

हिमाचल प्रदेश देवी-देवताओं की पुण्य भूमि

हिमाचल प्रदेश देवी-देवताओं की भूमि है। हजारों वर्ा पुराने देवी-देवताओं के मंदिर एवं सिद्ध पीठ, ऐतिहासिक स्थल हैं जिनके दर्शनों हेतु न केवल देश बल्कि दुनिया से सैलानी आते हैं। कुल्लू का विश्व प्रसिद्ध कुल्लू दशहरा, जिला कांगड़ा में ज्वाला जी, चिन्तपुर्णी, बृजेश्वरी देवी, चामुंडा देवी, जिला बिलासपुर में श्री नैना देवी जी आदि अनेक सिद्ध पीठ व धार्मिक स्थल हैं, लेकिन रेलों के विकास के अभाव में दर्शनार्थियों की संख्या सीमित हो जाती है।

रेलें यातायात का प्रदूाण मुक्त साधन

महोदय, रेलें यातायात का प्रदूाण मुक्त साधन हैं। रेलों के विकास के अभाव में हिमाचल प्रदेश का सेब जो दुनिया में उत्तम कोटि का माना जाता है, ट्रकों से ढोया जाता है जिसके सड़ने-गलने की आशंका बनी रहती है तथा सड़कें बनाने पर पेड़ों को काटना पड़ता है जिससे पर्यावरण का इकौलौजीकल बैलेंस बिगड़ता है और ट्रकों के डीजल के धुएं के कारण वातावरण प्रदूाित होता है।

हि.प्र. से रक्षा सेनाओं में सबसे ज्यादा शहादत

महोदय, हिमाचल प्रदेश से भारत की रक्षा सेनाओं में सबसे ज्यादा लोग भर्ती होकर देश की सेवा करते हैं, लेकिन उन्हें आरक्षण कराने हेतु प्रदेश से बाहर जाना पड़ता है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना है कि वे मंडी में एक कंप्यूट्रीकृत रेलवे बुकिंग टिकट केन्द्र बनाने के आदेश दें ताकि मंडी के लोगों को बिलासपुर-हि.प्र., कालका-हरियाणा या चंडीगढ़ अथवा पठानकोट-पंजाब नहीं जाना पड़े।

हि.प्र. में खेती एवं उद्योगों को बढ़ाने हेतु रेलों का विकास

महोदय, जैसा मैंने पहले कहा हिमाचल प्रदेश में खेती बहुत कम होती है और उद्योग भी बहुत कम हैं। देश के नौजवान बेरोजगारी से त्रस्त हैं। यदि प्रदेश के लोगों को रोजगार चाहिए तो वे उद्योग लगाकर अपना जीवनयावन कर सकते हैं, लेकिन रेलों के अभाव में उद्योग लाभकारी साबित नहीं हो सकेंगे क्योंकि जो भी कच्चा सामान वहां लाया जाएगा अथवा तैयार माल वहां से बाहर जाएगा वह रेलों के अभाव में महंगा पड़ेगा। इसलिए हि.प्र. में उद्योगों एवं खेती के विकास हेतु रेलों का विस्तार अनि वार्य है।

हि.प्र. में उच्च कोटि के फल एवं सब्जियों के ढुलान हेतु रेलें आवश्यक

महोदय, हि.प्र. में देश का सर्वोच्च क्वालिटी का सेब, आलू का बीज और आफ सीजन सब्जियां पैदा होती हैं। इन्हीं की पैदावार पर हिमाचल प्रदेश के बागवान और कृष ाकों का जीवन निर्भर करता है। रेलों के अभाव में हि.प्र. का बागवान और किसान अपने सामान को शहरों तक नहीं पहुंचा पाता है। इसलिए मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश में नई रेल लाइनों की संभावनाओं का पता लगाया जाए और उनका सर्वेक्षण कराया जाए। जिनका सर्वेक्षण हो चुका है उनके निर्माण की प्रक्रिया प्रारंभ की जाए और जो निर्माणाधीन हैं उनके निर्माण की गति तीव्र की जाए।

हि.प्र. में जलविद्युत उत्पादन को बढ़ाने हेतु रेलें आवश्यक

महोदय, यदि हि.प्र. में जलविद्युत उर्जा का उत्पादन बढ़ाना है, तो रेल चाहिए, यदि औद्योगिक विकास करना है, तो रेल चाहिए, यदि पर्यटन केन्द्रों को विकसित करना है, तो रेल चाहिए, यदि धार्मिक स्थलों को उन्नत करना है, तो रेल चाहिए। हर दृटि से रेलों के विकास पर ही हिमाचल प्रदेश का विकास निर्भर करता है। अतः रेलों के अभाव में हिमाचल प्रदेश इतने वर्ाों से पिछड़ता चला आया है।

हि.प्र. की जनता के सब्र का बांध अब टूटने वाला है

महोदय, 56 वर्ाों से रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश की उपेक्षा को देखते हुए जनता क्षुब्ध है। यदि लगातार अब भी हिमाचल की रेलों के मामले में उपेक्षा चलती रही, तो हिमाचल की शांति प्रिय जनता अपना धीरज छोड़ने पर विवश हो जाएगी और क्रांति की ओर अग्रसर होगी। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि जम्मू-कश्मीर की भांति उग्रवाद का रास्ता अपनाने हेतु हिमाचल की जनता को विवश न किया जाए। इसलिए मेरा निवेदन है कि हिमाचल की रेलों के मामले में न्यायोचित मांगों को शीघ्र स्वीकार किया जाए।

हिमाचल के लोगों नें विद्युत ऊर्जा उत्पादन हेतु अपना विस्थापन स्वीकारा

महोदय, हिमाचल प्रदेश में केन्द्र सरकार ने अनेक जलविद्युत परियोजनाओं का निर्माण किया तथा अभी भी अनेक जलविद्युत परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं। जलविद्युत परियोजनाओं के निर्माण हेतु हि.प्र. के हजारों गावों के लाखों लोगों को विस्थापित होना पड़ा। हिमाचल प्रदेश की भोली-भाली जनता ने अपने घरों एवं लहलहाते खेतों को सिर्फ इसलिए जलमग्न होने दिया ताकि दिल्ली, पंजाब, हरियाणा और राजस्थान में उद्योगों हेतु बिजली उपलब्ध हो सके, लेकिन भाखड़ा बांध विस्थापित आज तक विस्थापितों का ही जीवन व्यतीत कर रहे हैं। उन्हें सम्मान पूर्वक बसाने का कार्य अभी तक अधूरा पड़ा है। इसलिए हिमाचल प्रदेश के लोगों की सहनशीलता की अब रेलों के मामले में और उपेक्षा कर परीक्षा न ली जाए।

महत्वपूर्ण सुझाव

महोदय, अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री का केवल तीन-चार मुख्य बिन्दुओं की ओर ध्यान आकर्ति करते हुए और सुझाव देते हुए अपना स्थान ग्रहण करूंगी -

1. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए तथा हिमाचल प्रदेश में जहां-जहां रेल के दोनों ओर आबादी रहती है वहां-वहां रेलवे क्रासिंग दिया जाए।

2. बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल लाइन के निर्माण हेतु इसी वर्ा धनराशि का प्रावधान किया जाए।

3. ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन के निर्माण हेतु इस वर्ा कम से कम 80 करोड़ रुपए का प्रावधान किया जाए ओर इसे पांच वर्ा में बनाना सुनिश्चित किया जाए।

4. मंडी शहर में कंप्यूटरीकृत रेलवे बुकिंग टिकट केन्द्र स्थापित किया जाए।

5. रेल लाइन को जगाधरी से पांवटा साहब तक बढ़ाया जाए जहां से देहरादून केवल 40 किलोमीटर दूर है। इस प्रकार जगाधरी से पांवटा साहब होते हुए देहरादून तक रेलवे लाइन उपलब्ध होगी जिससे हिमाचल के लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का आभार व्यक्त करती हूं कि उन्होंने देश की आम जनता को ध्यान में रखते हुए, देश के उत्थान एवं कल्याण हेतु रेल बजट प्र ास्तुत किया। मुझे अपने विचार सदन में प्रस्तुत करने हेतु समय देने के लिए मैं आपका भी पुनः आभार व्यक्त करती हूं।

---

*Speech was laid on the table.

***प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा):** माननीय अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अ वसर प्रदान किया।

महोदय, यह मेरा प्रथम भााण है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल के न तो यात्री किराए बढ़ाए हैं और न माल भाड़ा बढ़ाया है, अपितु रेलों के माध्यम से अधिक ढुलाई करने पर मालभाड़े में छूट प्रदान की है। उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की सर्वत्र सराहना हो रही है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने प्लास्टिक और थर्मोकोल के कपों के स्थान पर गांधीवादी विचारधार को बढ़ाने हेतु रेलों में कुल्हड़ों के प्रयोग को बढ़ावा देकर देश के लाखों और करोड़ों गरीब कुम्हारों का उद्धार करने का काम किया है। देश के लाखों बेकार हो रहे बुनकरों को रोजगार मुहैया कराने की दृटि से खादी के रेलों में प्रयोग को बढ़ावा देकर उन्होंने सच्चे अर्थों में गरीब एवं ग्रामीण जनता का हितैाी होने एवं भला करने का काम किया है। इससे आधुनिकता के तले दबकर देश का जो कुटीर उद्योग दम तोड़ रहा था उसका पुनरुद्धार होगा। देश के प्रदेशों की राजधानियों से सब्जी को दिल्ली पहुंचाने हेतु वातानुकूलित बोगियों की व्यवस्था करना तथा सब्जियों की रेल से ढुलाई की सुविधा प्रदान करने से देश के सब्जी उत्पादकों को भरपूर लाभ होगा, ऐसा विश्वास है।

महोदय, रेलवे सबसे अच्छा, सस्ता और प्रदूाण रहित यातायात का साधन है। इसका जितना विस्तार किया जाएगा, उतना ही राट्र के हित में रहेगा। रेलों के बढ़ने से पहाड़ों में वृक्षों का कटान नहीं होगा और इससे इकलौजिक बैलेंस बना रहेगा। देश में रेलों का विस्तार इको-फ्रैडली होगा।

हि.प्र. के साथ रेलों के विकास में अन्याय हुआ

महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश के कांगड़ा जिले से आता हूं। हिमाचल प्रदेश देश का पहाड़ी, पिछड़ा एवं सीमावर्ती प्रान्त है। रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश में देश की आजादी के बाद कोई प्रगति नहीं हुई है। अंग्रेजों ने जो रेल लाइनें हिमाचल प्रदेश में आजादी से पूर्व बनाईं वही आज भी हैं। जबकि यदि आजादी के 56 वर्ाों में देश भर में रेलों का जो विकास हुआ है, उसके अनुसार हिमाचल प्रदेश के हिस्से की गणना की जाए, तो वह अरबों-खरबों रुपए बनता है जिससे हि.प्र. में रेलों का बहुत ि वकास हो सकता था, लेकिन न तो पूर्व सरकारों ने और न वर्तमान मंत्री जी ने इस ओर ध्यान दिया। हि.प्र. में रेलों का प्रापर नैटवर्क बिछाया जाए। इससे जहां हि.प्र. में पर्यटन को बढ़ावा मिलेग, खनिजों की ढुलाई आसानी से की जा सकेगी वहीं दुर्लभ जड़ी-बूटियों को शहरों तक सरलता से पहुंचाया जा सकेगा।

महोदय, हिमाचल प्रदेश में रेलों का विस्तार एवं विकास क्यों आवश्यक है इस संबंध में मैं कुछ प्रमुख तथ्य माननीय रेल मंत्री जी एवं सदन के माध्यम से पूरे देश के ध्यान में लाना चाहता हूं।

हि.प्र. के फलों एवं आफ सीजन सब्जियों के लिए रेलों का विकास आवश्यक

महोदय, हिमाचल प्रदेश को प्रकृति ने अपार सौंदर्य दिया है, लेकिन प्रदेश के सीमित साधनों के कारण उनका दोहन नहीं हो पा रहा है। उनके दोहन के लिए रेलों का जाल बिछाया जाना आवश्यक है। हिमाचल प्रदेश की भूमि इतनी शस्य श्यामला है कि वहां देश का सर्वोत्तम क्वालिटी का सेब पैदा होता है। वहां बादाम, खुबानी, चिलगोजे एवं अन्य अनेक सूखे मेवे पैदा होता हैं। हिमाचल प्रदेश में आफ-सीजन वैजीटेबल्स पैदा होती हैं। देश के दूसरे भागों में जो सब्जियां पैदा नहीं हो सकती हैं, वे हिमाचल प्रदेश में पैदा होती हैं, लेकिन रेलों के अभाव में हमारे बागवान व किसान अपने उत्पादन को शहरों तक नहीं ला पाते हैं। बीज का आलू केवल हि.प्र. में ही पैदा होता है। केन्द्रीय आलू अनुसंधान केन्द्र ने शिमला के कुफरी में सर्वोत्तम क्वालिटी के आलू का बीज तैयार किया है जिसकी खेती हि.प्र. में की जाती है, लेकिन रेल लाइन नहीं होने के कारण किसानों को आलू का बीज ट्रकों के माध्यम से ढोना पड़ता है। हि.प्र. से करोड़ों की संख्या में सेब की पेटियां देश की राजधानी दिल्ली की आजादपुर मंडी एवं देश के अन्य अनेक शहरों में रेल लाइनरों के अभाव में, केवल सड़कें के माध्यम से ही जाती हैं। यदि शिमला जिले के कोटगढ़, कोटखाई, रामपुर अथवा किन्नौर को रेलों के माध्यम से शिमला और कालका से सीधे जोड़ दिया जाता है, तो इससे किसानों को अपने सेब, आलू एवं सब्जियां देश के बड़े-बड़े शहरों में पहुंचाने में आसानी होगी तथा वे शीघ्रता से पहुंचाई जा सकेंगी। आप तो जानते ही हैं कि फल एवं सब्जियां शीघ्र सड़ने वाली (पैरीशेबल) होती हैं। इसलिए उन्हें एयरकंडीशंड वैन में भेजा जाता है। हि.प्र. में रेलों के विस्तार से जहां किसानों को सुविधा होगी वहां दूसरी ओर सड़के बनाने पर वृक्षों के कटान से बचा जा सकेगा जिससे पर्यावरण प्रदूाित होने से बचेगा और रेलों को भारी आय होगी।

रेलवे का सामाजिक कल्याण की दृटि से हि.प्र. में विस्तार आवश्यक

महोदय, रेलों को रेल लाइनों के विस्तार एवं विकास में व्यावसायिक दृटिकोण नहीं अपनाना चाहिए। रेलों का सामाजिक दायित्व भी है। भारत में भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में, अलग-अलग लोग रहते हैं। उनकी अलग-अलग भााएं, रीति-रिवाज, वेाभूशा और खानपान है, लेकिन एकमात्र रेलवे ही ऐसा साधन है जो देश के एक कोने से दूसरे कोने को जड़ता है और यात्रियों को एक-दूसरे के क्षेत्र, बोली-भाा, रहन-सहन, रीति-रिवाज, खानपान को समझने का अवसर मिलता है। इसलिए रेलों का देश की उन्नति में विशेा योगदान है और रेलों को देश की उन्नति के इस सामाजिक दायित्व को निभाना चाहिए। जब हिमाचल प्रदेश के जनप्रतिनिधियों द्वारा हिमाचल प्रदेश में रेलों के विस्तार की बात कही जाती है, तो प्रायः रेल मंत्रालय का उत्तर यह होता है कि वहां रेलवे घाटे का सौदा होगी अथवा रेल लाइन उतने ऊंचे-ऊंचे पहाड़ों में बनाना कठिन एवं अत्यन्त खर्चीला है। महोदय, मैं बताना चाहता हूं कि स्विटजरलैंड एवं अन्य यूरोपिटन कंट्रीज में बहुत ऊंचे-ऊंचे पहाड़ों में रेलें बनाई गई हैं और चल रही हैं। हमारे देश का ही मैं उदाहरण दूं जम्मू से श्रीनगर वैली से रेल लाइन का निर्माण प्रगति पर है। हिमाचल प्रदेश में तो प्रकृति ने अपार सौंदर्य एवं वन संपदा का भंडार भरा हुआ है। यदि हिमाचल प्रदेश में रेलों का विस्तार और विकास किया जाता है, तो वह कभी भी रेल मंत्रालय के लिए घाटे का सौदा नहीं हो सकता।

हि.प्र. में रेलों का विकास और विस्तार सामरिक दृटि से आवश्यक

महोदय, हिमाचल प्रदेश देव भूमि कही जाती है। हिमालय की उत्तुंग श्रृंखलाओं में हिमाचल प्रदेश बसा है। देश के सबसे ऊंचे दर्रे हिमाचल प्रदेश में रोहतांग और कुंजम पास हैं जो क्रमशः 14 हजार 500 फीट एवं 17 हजार फीट पर अवस्थित हैं। हिमाचल प्रदेश के जिला किन्नौर की सीमाएं चीन से मिलती हैं और जिला चम्बा की पांगी और भरमौर तहसीलों की सीमाएं पाकिस्तान के साथ लगती है। इस दृटि से हिमाचल प्रदेश में रेलों का विकास और विस्तार किन्नौर जिले के मुख्यालय कल्पा, लाहौल के मुख्यालय केलंग, स्पीति के मुख्यालय काजा एवं चम्बा जिलों के तहसील मुख्यालय पांगी भरमौर को जोड़ा जाना सामरिक महत्व की दृटि से नितान्त आ वश्यक है।

हि.प्र. में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु रेलों का विकास आवश्यक

महोदय, हिमाचल प्रदेश न केवल देश का बल्कि अन्तर्राट्रीय ख्याति प्राप्त पर्यटन का केन्द्र है। यहां दुनियाभर से लोग आईस्केटिंग करने आते हैं। बर्फ के अन्य अनेक प्र ाकार के खेल यहां होते हैं, लेकिन रेलों के अभाव में ज्यादा लोग नहीं आ पाते हैं।

महोदय, कांगड़ा जिले में हजारों वर्ा पुराने अनेक मंदिर एवं सिद्ध पीठ हैं जिनके दर्शनों हेतु लाखों लोग प्रतिवर्ा आते हैं। ज्वाला देवी, कांगड़ा देवी जो बृजेश्वरी माता के

नाम से दुनिया में प्रसिद्ध है, चिन्तपुर्णी माता , चामुंडा माता आदि अनेक प्राचनी एवं ऐतिहासिक स्थल हैं। बिलासपुर में श्री नैना देवी, जिला सिरमौर में पांवटा में सिख भाइयों का प्राचीन गुरुद्वारा है। ये सभी ऐसे स्थान हैं जहां देश ही नहीं बल्कि दुनियाभर से श्रद्धालु दर्शनों के लिए आते हैं। यदि मैं हिमाचल प्रदेश के प्राचीन मंदिरों और देवी-देवताओं को गिनाने लगूं, तो महोदय, बहुत समय लग जाएगा। चूंकि समय का अभाव है इसलिए मैं अपनी बात को बहुत संक्षेप में कहना चाहता हूं। हि.प्र. में ऐसे अनेक विश्व प्रसिद्ध स्थल हैं जहां लाखों की संख्या में प्रति वर्ा देशी और विदेशी लोग आते हैं, लेकिन रेलों के अभाव में आने वालों की संख्या सीमित हो जाती है।

मैं रेल मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं कि उनके राज्य बिहार एवं पूर्वी उत्तर प्रदेश के लाखों श्रद्धालु परिवारों में कांगड़ा जिले की बृजेश्वरी माता पूजी जाती है और वह उनकी कुलदेवी है जिसके दर्शन करने बिहार से लाखों दर्शनार्थी प्रति वर्ा आते हैं।

महोदय, हि.प्र. में कुल्लू और मनाली जैसे सुन्दर पर्यटक स्थल हैं। कुल्लू दशहरा न केवल देश में बल्कि विश्व में प्रसिद्ध है और अन्तर्राट्रीय त्यौहार के रूप में मनाया जाता है। हिमाचल प्रदेश में ऐसे अनेक स्थान हैं, जिन्हें यदि रेलवे बनाकर देश के अन्य भागों से जोड़ा जाए, तो प्रदेश का पर्यटन बढ़ेगा और देश को अपार विदेशी मुद्रा की प्राप्ति होगी। इससे रेलों को भी राजस्व की प्राप्ति होगी।

हि.प्र. में आजादी के बाद केवल दो रेल लाइनों के निर्माण की स्वीकृति

महोदय, मुझे इस बात को अत्यन्त खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि हिमाचल प्रदेश में 56 वर्ा की आजादी के बाद केवल मात्र एक बड़ी रेल लाइन ऊना-नंगल-तल वाड़ा, 112.9 किलोमीटर एवं दूसरी कालका से परवाणु तक 7 किलोमीटर रेल लाइनों की स्वीकृति प्रदान की गई है जिनके निर्माण का कार्य चल रहा है।

ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन

महोदय, ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन का सर्वेक्षण वर्ा 1973 में पूर्ण हुआ। वर्ा 1973 से इसके निर्माण का कार्य चल रहा है। अब, जब मैं आज सदन में बोल रहा हूं, इसके निर्माण कार्य को चले हुए 31 वर्ा हो चुके हैं और केवल मात्र 33 किलोमीटर रेल लाइन बन पाई है। यदि आप इसके निर्माण की गति को देखें, तो आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि प्रति वर्ा लगभग एक किलोमीटर रेल लाइन बनी है। यदि इसके निर्माण की यही गति रही, तो आप स्वयं देख लीजिए इसमें 100 वर्ा लग जाएंगे।

महोदय, मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि इस रेल लाइन के 112.9 किलोमीटर के निर्माण पर 210 करोड़ रुपए व्यय होने हैं। पिछले 31 वर्ाों में 81.47 करोड़ रुपए ही व्यय किए गए हैं और अभी 117.53 लाख रुपए और व्यय होने हैं। इस वर्ा इस लाइन के निर्माण हेतु 11 करोड़ रुपए प्रस्तावित हैं। यदि इतनी धीमी गति से यह कार्य चलेगा और इतना कम धन आबंटित होगा, तो जब रेल लाइन बनकर तैयार होगी, तब उसका उद्घाटन करने के लिए न तो मंत्री जी रहेंगे और न मैं । इसलिए मेरा आग्रह है कि इस रेल लाइन को तीव्र गति से निर्मित किया जाए। इस वर्ा इसके निर्माण हेतु कम से कम 80 करोड़ रुपए आबंटित किए जाएं और इसके निर्माण की पांच वर्ा की समय सीमा तय की जाए।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेलवे लाइन

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक नैरोगेज रेल लाइन पठानकोट-जोगेन्द्र नगर कांगड़ा वैली एक्सप्रैस के नाम से चलती है। इसका निर्माण अंग्रेजों ने 1913 में किया था। उस समय इस लाइन की आवश्यकता इसलिए प्रतीत हुई कि जिला मंडी में जोगेन्द्र नगर के समीप उहल जल विद्युत परियोजना का निर्माण किए जाने हेतु भारी मशीनरी लाई जानी थी। तब से अब तक यह नैरोगेज लाइन ही रही है। इसे ब्रॉड गेज किए जाने हेतु मुझे रेलवे अधिकारियों ने बताया कि सर्वेक्षण हो चुका है। यदि स र्वेक्षण हुआ है, तो मैं जानना चाहता हूं कि वह कब हुआ है और सर्वेक्षण के बाद क्या इसके निर्माण की दिशा में कोई कार्रवाई की गई या टोकन एमाउंट का प्रॉवीजन किया गया?

यदि टोकन एमाउंट का भी प्रॉवीजन नहीं किया गया, तो सर्वेक्षण का क्या फायदा? पर्यटन को बढ़ावा देने की दृटि से पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज लाइन को मनाली तक बढ़ाया जाए। कुल्लू जिले में पार्वती जल विद्युत परियोजना निर्माणाधीन है जिसकी भारी मशीनरी रेलों से सरलता से ढोई जा सकती है। इस लाइन का मनाली तक विस्तार करने से न केवल पर्यटन बढ़ेगा बल्कि ऊर्जा परियोजनाओं की मशीनरी एवं उसमें कार्यरत कर्मचारियों को आवागमन की सुविधा मिलेगी जिससे रेल के राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी।

हि.प्र. में औद्योगिक विकास के लिए रेलवे आवश्यक

महोदय, हि.प्र. में उद्योग नहीं के बराबर हैं। यदि रेलों का विकास किया जाए और कालका से नालागढ़ (जिला सोलन) होते हुए बद्दी तक रेल लाइन बना दी जाए, तो हिमाचल प्रदेश में उद्योगों की बहुत वृद्धि होगी जिससे प्रदेश की आय के साथ-साथ भारत सरकार को उत्पाद-शुल्क (एक्साइज ड्यूटी) के रूप में भारी राजस्व की प्र ाप्ति होगी।

सीमेंट कंपनियों के विकास और विस्तार हेतु हि.प्र. में रेलों की आवश्यकता

महोदय, हिमाचल प्रदेश के जिला बिलासपुर में सीमेंट बनाने के लिए उत्तम कोटि का पत्थर (रॉ-मटीरियल) उपलब्ध है। इसलिए वहां सीमेंट बनाने की ए.सी.सी. सीमेंट फैक्ट्री, बरमाणा में अम्बूजा सीमेंट फैक्ट्री में प्रोडक्शन चल रहा है तथा निजी क्षेत्र में अनेक फैक्ट्रियां स्थापित हो रही हैं, लेकिन रेलों के अभाव में फैक्ट्रियों के निर्माण की प्रक्रिया बहुत धीमी है क्योंकि सीमेंट उद्योग स्थापित करने के लिए बड़ी-बड़ी मशीनरी ट्रकों में ले जाई जाती है जिससे विलम्ब होता है तथा मशीनरी सुरक्षित नहीं पहुंच पाती है। इसी प्रकार फैक्ट्रियों में तैयार सीमेंट को ट्रकों से प्रदेश से बाहर भेजा जा रहा है जो काफी खर्चीला होता है तथा समय भी अधिक लगता है। इसलिए यह आवश्यक है कि बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन का निर्माण

महोदय, मुझे बताया गया है कि बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे के निर्माण हेतु काफी पहले सर्वेक्षण हुआ था और पिछले कुछ वर्ाों में सतलुज वैली रेलवे कार्पोरेशन की स्थापनी की गई थी जिसमें संभवतः 50 प्रतिशत हिस्सा रेल मंत्रालय, 25 प्रतिशत भाग, हि.प्र.सरकार तथा 25 प्रतिशत निजी सीमेंट फैक्ट्रियों द्वारा कंट्रीब्यूट किया जाना था, लेकिन अभी तक इसकी प्रगति कहीं दिखाई नहीं देती है। ऐसा प्रतीत होता है कि इस निगम को समाप्त कर दिया गया है। मेरा आग्रह है कि इस रेल लाइन का निर्माण कोंकण वैली रेलवे कार्पोरेशन की तर्ज पर एक निगम बनाकर करना चाहिए। इसके निर्माण से शिमला जिले से ऊपर स्थित रामपुर एवं उसके आसपास का हिस्सा सीधे रेल जुड़ जाएगा जिससे वहां के किसानों का सेब, मेवे एवं सब्जियां रेलों द्वारा ढोई जा सकेंगी।

रानीताल होते हुए ज्वाला देवी तक रेलवे लाइन का निर्माण

महोदय, जैसा मैंने बताया कि हिमाचल प्रदेश देवी-देवताओं की प्राचीन एवं पुरातन ऐतिहासिक भूमि रही है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के कांगड़ा जिले में स्थित ज्वाला मां के

दर्शनों हेतु लाखों की संख्या में दर्शनार्थी और श्रद्धालु आते हैं, लेकिन रेलों के अभाव में उन्हें बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। पठानकोट से जोगेन्द्र नगर तक पहले ही रेलवे लाइन मौजूद है। यदि इससे लगभग 16 किलोमीटर रानीताल होते हुए रेल लाइन बनाकर ज्वाला देवी को जोड़ दिया जाए और फिर ज्वाला देवी से द्योटसिद्ध नामक अत्यन्त प्राचीन धार्मिक स्थल को रेल के माध्यम से जोड़ दिया जाए, तो जहां वृद्ध, अशक्त एवं महिला यात्रियों को देवी-देवताओं के दर्शनों का लाभ होगा वहां रेलवे को पुण्य के साथ-साथ काफी राजस्व की प्राप्ति होगी और हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

आनन्दपुर साहब से श्री नैना देवी 20 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण

महोदय, हिमाचल प्रदेश के जिला बिलासपुर में श्री नैना देवी अत्यन्त प्राचीन धार्मिक स्थल है। यदि उसे आनन्दपुर साहब से लगभग 20 किलोमीटर रेल लाइन बनाकर जोड़ दिया जाए, तो रेलवे को भारी राजस्व की प्राप्ति होगी। एक अनुमान के अनुसार श्री नैना देवी के दर्शनों हेतु प्रति वर्ा लगभग 8 लाख श्रद्धालु आते हैं।

हि.प्र. के भाखड़ा बांध विस्थापितों के कल्याण हेतु रेलों का विस्तार आवश्यक

महोदय, जैसा कि देश जानता है 1960 के दशक में पंजाब, हरियाणा, राजस्थान और दिल्ली को बिजली उपलब्ध कराने की दृटि से भाखड़ा बांध बनाया गया जिसमें हि.प्र. के हजारों गांव उजाड़े गए और लाखों लोग विस्थापित किए गए।

महोदय, हिमाचल प्रदेश के लोगों ने अपने हरे-भरे खेत खलिहान और घर इसलिए जलमग्न होने दिए जिससे कि दिल्ली, पंजाब और हरियाणा को विद्युत उपलब्ध हो सके और उद्योगों का विकास हो सके तथा राजस्थान के रेगिस्तान में फसलें लहलहा उठें, लेकिन उनके साथ केन्द्र सरकार ने सम्मान पूर्वक उनके पुनर्वास करने का जो वायदा किया उसे पूरी तरह नहीं निभाया। परिणाम स्वरूप 44 साल के बाद आज भी बहुत सारे ऐसे भाखड़ा बांध विस्थापित हैं जिनका सम्मान पूर्वक पुनर्वास नहीं हुआ है। पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के जिन भागों में उन्हें बसाया गया है, वहां उनके साथ भेदभाव बरता जा रहा है। जहां उन्हें बसाया गया है वहां न तो सड़कें हैं, न पेयजल है और न स्कूल व अन्य आधारभूत सुविधाएं हैं। यदि कांगड़ा और बिलासपुर जहां उन्हें अधिक संख्या में बसाया गया है वहां रेलों का विस्तार किया जाता है तो उन्हें सुविधा मिलेगी।

हि.प्र. के सैनिकों हेतु कंप्यूटराइज्ड टिकिट बुकिंग केन्द्र ज्वाली में बनाया जाए।

महोदय, आप तो जानते ही हैं कि हिमाचल प्रदेश में उद्योग और खेती नहीं के बराबर है। वहां के लोग सेना में भर्ती होकर देश सेवा करने में गौरव महसूस करते हैं। यही कारण है कि चीन के साथ पाकिस्तान का 1962 का युद्ध, पाकिस्तान के साथ भारत का 1972 का युद्ध अथवा कारगिल का युद्ध, कोई भी हो, सभी में हिमाचल प्रदेश के अनेक सैनिकों ने अपनी शहादत देकर देश के सम्मान की रक्षा की और दुश्मनों के नापाक इरादे कुचल दिए। यद्यपि उनके परिवारों को सैनिकों की बहादुरी हेतु मरणोपरान्त अनेक पदकों से सम्मानित किया गया, तथापि आज सैनिकों को रेलों से आने-जाने हेतु अपना आरक्षण कराने कालका, पठानकोट अथवा चंडीगढ़ जाना पड़ता है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से मांग है कि कांगड़ा जिले के तहसील मुख्यालय ज्वाली में एक कंप्यूटराइज्ड टिकिट बुकिंग केन्द्र की स्थापना की जाए।

दिल्ली से पठानकोट के लिए शताब्दी रेल सेवा चलाना आवश्यक

महोदय, स्वर्गीय माधवराव सिंधिया, तत्कालीन रेल मंत्री की दूरदृटि और सोच का परिणाम था कि उन्होंने दिल्ली से प्रमुख शहरों को शताब्दी रेल सेवाएं चलानी प्रारम्भ कीं। शताब्दी रेल सेवा से जहां यात्रियों को आरामदायक, सुरक्षित एवं शीघ्र यात्रा करने की सुविधा उपलब्ध हो रही है वहीं रेलवे को भी इनसे भारी आय हो रही है। शताब्दी रेल सेवाएं देश में रेलों के विकास में मील का पत्थर सिद्ध हो रही हैं, लेकिन मुझे खेद के साथ बोलना पड़ रहा है कि हिमाचल प्रदेश के प्रवेश द्वारा पठानकोट के लिए अभी तक शताब्दी सेवा प्रारम्भ नहीं की गई है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे दिल्ली से पठानकोट और पठानकोट से दिल्ली शताब्दी रेल सेवा तत्काल प्रारम्भ कराएं।

रेलवे की भूमि से अतिक्रमण हटाए जाएं

महोदय, हम देखते हैं कि देश भर में रेलवे की भूमि पर विशेा रूप से शहरों में रेलवे लाइनों के किनारे लोगों ने भूमि पर अतिक्रमण कर रखा है। इससे जहां रेलवे लाइन के चारों ओर गंदगी बढ़ती है वहीं दुर्घटनाओं की संभावना भी बढ़ती है। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे रेलवे की भूमि से अतिक्रमण को क्रमबद्ध ढंग से हटाने की मुहिम चलाएं। जहां वास्तव में गरीब एवं पिछड़े वर्ग के लोगों ने अतिक्रमण कर रखा है वहां उन्हें पुनर्वासित करने के लिए भी पर्याप्त व्यवस्था की जाए।

दिल्ली में रेलवे लाइन के किनारे पड़ी गंदगी को दूर किया जाए

महोदय, आप सभी लोगों ने अनुभव किया होगा कि जब किसी भी दिशा से रेल प्रातःकाल दिल्ली पहुंचती है, तो रेलों के किनारे अपार गंदगी देखने को मिलती है। बहुत से लोग सुबह रेलों के किनारे शौच कर रहे होते हैं जिससे मन बहुत खराब होता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि शहरों के प्रारम्भ होते ही रेलों के किनारे जो गंदगी हो रही है उसे दूर किया जाए और ऐसी व्यवस्था की जाए जिससे यह गंदगी पुनः इकट्ठी नहीं हो। देश के अनेक स्टेशन ऐसे हैं जो देखने में काउ-शैड से भी बदतर लगते हैं। ऐसे स्टेशनों को सुधारा जाए। इससे देश में आने वाले विदेशी पर्यटकों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। जब विदेशी पर्यटक दिल्ली में रेलों के किनारे पडी गंदगी देखते हैं, तो उनके मन में यह भाव आना स्वाभाविक है कि जब देश की राट्रीय राजधानी दिल्ली में इतनी गंदगी है, तो सारे भारत में गंदगी का यही आलम होगा। अतः इस दिशा में विशेा पग उठाना लाजमी है।

महत्वपूर्ण एवं आवश्यक सुझाव जिन्हें रेल मंत्री स्वीकार करें

महोदय, चूंकि समय ज्यादा हो रहा है। इसलिए अब मैं निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे इन सुझावों पर जरूर गंभीरता से विचार करें और रेल बजट पर बहस पर उत्तर देते समय मेरे सुझावों को उसमें शामिल करें।

महोदय, मैं इस बजट का समर्थन करता हूं, लेकिन मुझे बहुत प्रसन्नता होगी यदि माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, मेरे इन सुझावों को स्वीकार कर लें और उन्हें क्रियान्वित करने हेतु बजट में प्रावधान करने की घोाणा सदन में करें :-

1. ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन के बजट को इस वर्ा 80 करोड़ रुपए तक बढ़ाया जाए और उसका निर्माण एक समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत पांच वर्ा में पूरा किया जाना सुनिश्चित किया जाए।
2. परवाणु से तलाड़ा तक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र किया जाए।
3. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर, कांगड़ा वैली एक्सप्रैस को नैरोगेज से ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाए।
4. बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल लाइन का निर्माण कोंकण वैली रेलवे कंसट्रक्शन कार्पोरेशन की तर्ज पर किया जाए।
5. रानीताल होते हुए ज्वाला देवी तक 16 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।
6. आनन्दपुर साहब से श्री नैना देवी जी तक 20 किलो मीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

7. कालका से हिमाचल प्रदेश के नालागढ़ तक रेल लाइन का निर्माण किया जाए, ताकि बद्दी औद्योगिक क्षेत्र सीधा रेल से जुड़ सके।
8. देहरादून-पांवटा साहब-यमुना नगर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।
9. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल लाइन पर निम्नलिखित स्थानों पर रेलवे क्रासिंग बनाए जाएं-
    1. तलाड़ा में रेलवे क्रासिंग
    2. जरोट घाड़ में रेलवे क्रासिंग
    3. नन्दपुर भटोली में रेलवे क्रासिंग

    (4) पंचरुखी तथा

    (5) त्रिप्पल के निकट रेलवे क्रासिंग बनाए जाएं।

10. पठानकोट में नैरोगेज रेलवे स्टेशन के निकट टिकिट घर नहीं होने के कारण यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। अतः नैरोगेज रेलवे प्लेटफार्म के निकट ही टिकिट वितरण खिड़की बनाई जाए।
11. पठानकोट में नैरोगेज रेलवे प्लेटफार्म पर ब्रॉडगेज रेलवे लिंक सेवा एवं ब्राडगेज रेलवे स्टेशन पर नैरोगेज रेल लिंक सेवा के संबंध में पर्याप्त जानकारी नहीं है। इसलिए दोनों प्लेटफार्मों पर इस बारे में पर्याप्त सूचना उपलब्ध कराई जाए और सूचनापट्ट लगाए जाएं ताकि यात्री समय की जानकारी के अभाव में भाग-दौड़ से बच सकें।
12. हिमाचल प्रदेश स्थित रेलवे स्टेशनों का रख-रखाव ठीक नहीं है। वहां रात्रि में रोशनी की व्यवस्था नहीं है, अनेक स्टेशनों पर शैड नहीं हैं तथा अनेक पर प्लेटफार्म भी ठीक नहीं हैं। इन्हें सुधारा और विकसित किया जाए।
13. हि.प्र. में जिन रेलवे स्टेशनों पर जहां विश्राम गृह नहीं हैं वहां विश्राम गृह बनाए जाने चाएं। जहां वेटिंग रूम हैं वहां बहुत गंदगी रहती है। इसलिए उनकी सफाई की ओर विशेा ध्यान दिया जाए।
14. ज्वाली में कंप्यूट्रीकृत टिकिट बुकिंग एवं आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाए।
15. पठानकोट पर नई दिल्ली-राजधानी का ठहराव दिया जाए।
16. पठानकोट से गुजरने वाली सभी एक्सप्रैस एवं मेल ट्रेनों में हिमाचल प्रदेश के आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाए ताकि हिमाचल के भू.पू. सैनिकों को आरक्षण सरलता से उपलब्ध हो सके।
17. हि.प्र. को भेजे जाने वाले सामान जैसे अनाज, चीनी, मिट्टी का तेल, लकड़ी और कोयला आदि कीरतपुर साहब स्टेशन पर न उतारा जाकर हिमाचल क्षेत्र के नंगल रेलवे स्टेशन पर उतारा जाए और वहां से ट्रकों से हि.प्र. में भेजा जाए।
18. दिल्ली से पठानकोट शताब्दी ट्रेन चलनी चाहिए।

महोदय, अन्त में, मैं रेल मंत्री महोदय का आम आदमी को लाभ पहुंचाने वाला, देश की चहुमुखी प्रगति करने वाले रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं और आपको पुनः आभार व्यक्त करते हुए अपना भाण समाप्त करता हूं।

* DR. COL. (RETD.) DHANI RAM SHANDIL (SHIMLA): The Budget needs all commendations and appreciations. It is for the first time in history of Railways that candidates appearing for the interviews and various tests are going to be entitled free travel by train. It is in keeping with the democratic and pluralistic feeling and unemployed youth will get encouraged to solve their pressing problems. It is also matter of great feeling for the National particularly for the rural poor that use of Khadi, earthern pots and butter milk as a drink are going to be served in the trains. This would give further impetus to the Cottage Industries and will boost their sale thereby providing means of livelihood to many unemployed youth and crores of poor people. By doing so, poor Khadi weavers who were rendered unemployed so far would be able to revive their means of livelihood.

In spite of the tremendous expansion of railways in all parts of the country, the only State which has not received adequate attention in this regard in Himachal Pradesh. The State has railway tracks which were laid before independence, there is no further improvement or extension. The cast tourism potential of the State has not been exploited for want of safe and comfortable mode of transport provided by the railways to the foreign and domestic tourists. The transport of raw material/finished goods have also suffered to a great extent in the absence of proper network of railways. Although "Parwanoo" has developed into a Industrial Town yet the raw material/finished goods are still being transported by narrow gauge train commonly called "Toy Train" or road. There is urgent need of conversion of narrow gauge from Kalka to Parwanoo to a broad-gauge for economic transportation of raw material/ finished goods to and from Parwanoo.

As Hon'ble Railway Minister is aware a largest Cement Plant in Asia has been established at Darlaghat, District Solan (HP) by /s Gujarat Ambuja Cement Ltd. As Darlaghat is not connected by any railway track, the 'Klinker' produced by the cement plant is transported by means of trucks through the lone Shimla − Mandi Highway to Nangal/Ropar. The use of hundreds of vehicles for this purpose besides causing traffic snarls have become source of pollution. The State Highways/Bridges over rivers and rivulets have been damaged by the heavy flow of vehicles and have also caused many accidents.

I alongwith the people of my Pradesh, am grateful to the Hon'ble Minister of Railways for his very kind act of placing the very important rail link for the survey in the coming financial year. This step will go a long way in providing a very vital rail link joining most of our newly established Industrial Townships in the area and will herald a new era of development and progress in this otherwise backward zone.

The extension of railway network would help the farmers of carry their produce to various places at nominal cost and besides promoting tourism, would also boost the economy of the State.

Mr. Speaker Sir, I request Hon'ble Railway Minister to consider extension/upgradation/survey for new railway line/track in Himachal Pradesh

a. Widening/Abettment of existing small railway bridge on Kalka-Shimla railway line near Summer Hill.
b. Conversion of existing railway track from Narrow-gauge to Broad-gauge from Kalka Railway Station to Parwanoo.
c. Extend railway line from Joginder Nagar upto Mandi and make a circuit via Bilaspur and connect at Kiratpur. The rail line should be upgraded to a Broad-gauge railway line.
d. Conducting survey on priority for connecting Ghanoli-Nalagarh-Baddi and finally merging into Kalka − Chandigarh Railway track near Pinjore by a Broad-gauge railway line.
e. Extend railway line from Dehradun to Nahan via Paonta Sahib. The survey may be conducted on priority.
f. Urgent implementation of Nangla − Talwara and Kamli − Parwanoo rail link projects.

* SHRIMATI P SATHEEDEVI (BADAGARA): I thank you, Sir, for giving this opportunity to speak on the Railway Budget.

I took this opportunity to congratulate the hon'ble Railway Minister to place a budget which exposes the approach of the Govt. which is based on a CMP towards the problem of common people of this country.

Almost all the sections of the society are considered while the Budget is presented. The weaker sections of the society is given priority in giving concessions.

This is the first time in the history of this country that the job seeking youth are given such a facility by the Indian Railway by providing them free travel for attending an interview. The special concession given to deaf and dumb persons in their journey and to those who are undergoing treatment for illness along with their companion reflects the attitude of the Government towards the weaker sections.

The special security measures for the women employees of Railways and the new facilities allotted to the various unorganised sections also is appreciated a lot. This will create a feeling that those people are really a part and parcel of the Indian Railways.

The methods introduced for security, safety, cleanliness and better environments etc are likely to change the face of the Indian Railways. Special attention should be given to the safety and security of our Railways. The abolition of the plastic cups and introduction of the clay cups will entirely being appreciated by the whole society. the intention of introducing a better sanitation facility will entirely change the pathetic situation.

I am sure that the Railway Budget will bring more social justice to the society. Though there are various things for appreciation, the people of Kerala is quiet upset in hearing the budget which does not contain any special attention to the problems of Keralites. Though there are several new trains for various states none in given to Kerala. Only some extension of trains is given. In a state which is contributing a major portion of fund to the Railway and where there are bonafide and sincere passengers (all of us knew that there is no ticketless journey in Kerala) at least some provisions should be given for a train to Delhi to TVM.

The long pending demand for the Tellicherry Mysore Railway is not yet materialised. It is really an expectation of the people of Karntaka and that of the northern part of our state.

Now a days the number of women passenger are increasing and there should be an increase in the women reserved compartments in all the short distance trains.

Tellicherry is a very ancient and important Railway station. But inspite of sever memorandum to given to various authorities, there is not stoppage for a number of trains. At least the intercity express should be given a stoppage at Telliherry Jabalpur-Trivandrum-Kannur-Yaswanthapur express and that of Earnakulam-Jaipur Express.

Vadakara Railway station is yet another important centre. The Gandhi − Dham Express, Happe TVM express, Jammuthavi Express have no stoppage at this Railway Station . So that should be allowed.

The doubling of Railway lines is in progress in these area but while the construction of doubling is done the new platform constructed is without any roofing. This creates lot of problem of the passenger especially during rainy season. So at Vadakara and Tellicherry, the construction of platforms with roofing should be done.

*PROF. K.M. KADER MOHIDEEN (VELLORE): The Railway Budget presented by Hon'ble Minister for Railways Shir Lalu Prasad ji is widely acclaimed as the peoples Budget. It is not a populist budget as certain critics say, but it is the most popular budget presented by the Minister for Railways.

United Progressive Alliance Government assumed office on 22nd May, 2004 and the Hon'ble Minister presented the Railway Budget on 6th July 04. It takes nearly 45 days for preparing the budget. In so short a time he had done his best in identifying the challenges and difficulties confronted by the Railway and he had also received suggestions from the Hon'ble Members, with regard to their constituencies, and their States.

Taking the CMP as his guidance he has prepared the budget on the basis of:

a. modernisation of the Railway network
b. administration with efficiency
c. expenditure minimisation
d. maximisation of facilities to the passenger

The budget has given importance to Gandian thoughts. He has reminded us of the marked perception of the father of the Nation. I am very much thankful to him for introducing Khadi in Railway Department. Nehru ji described Khadi as the uniform of Independence. It is also the symbol of communal amity and national integration. Mahatma Gandhi has on his side the Ali Brothers − Moulana Shouketh Ali and Moulana Mohd. Ali. It was the mother of Ali Brothers named 'Bi Amma' who had spun the khadi cloth. She said : "hand-made cloth is very much Khadr-strong." We are told that the name Khadi was derived from the Arabic word of Khadr. The Khadi cloth indeed symbolises the communal amity and national integrity of the nation. By resorting to that tradition let our Bharat blossom into a new exemplary nation of the 21st century.

I request the Hon'ble Minister to consider the following suggestion/s favourably :

a. The track from Kanya Kumari to Chennai should be converted into double track railway. Along with doubling, electrification of the Chennai − Kanya Kumari route should be made
b. Passengers from Chennai going to Kerala need Day Express from Chennai to Mangalore. This has to be favourably considered.
c. The proposal for recycling the metallic scraps is a welcome step. I request the Hon'ble Minister to consider Katpadi Junction area of Tamil Nadu for setting up the Recycling workshop. It is contiguous to the Permbur Coach factory which is centrally situated. Recycling workshop for the metallic scraps free the administration from allegation of malpractices. It will generate vast opportunities for employment of the skilled, talented and qualified youths of the country.
d. This is the demand for a very long time from the people of Tamil Nadu inhabiting on the borders of Karnataka and Andhra Pradesh.

The Bangalore to Chennai route may be made to include Kuppam, Kolar, KGF, V. Kota, Peranambet and Gudiyatam on its passage. This will be a boon to the people of three States, Tamil Nadu, Karnataka and Andhra Pradesh

e. The flying Railway in Chennai, now ending at Velacherry shall be extended to Mamallapuram, the historically significant temple town. The line should be linked with Pondicherry via Kottakuppam.

He has used in the Budget the layman's language which is understandable to all categories of people. He has wisely avoided sanskritised Hindi and used Hindustani to the satisfaction of the weaker sections of the society.

*Speech was laid on the Table.

*** श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा** (मिर्जापुर): अध्यक्ष महोदय, कृपया यह बताने का कट करें कि आदिवासी विकास के लिए क्या उपाय (कदम) उठाया गया है और क्या उठाया जा रहा है।

---

* Speech was laid on the table

*****श्री विजय कृण (बाढ़) : अध्यक्ष महोदय, मध्य पूर्व रेलवे के बिहटा से औरंगाबाद तक नयी रेल लाइन बिछायी जाये। गया से बोद्धगया तक नयी रेल लाइन बनायी जाये। मोकामा स्थित भारत वैगन जो भारी उद्योग मंत्रालय का उपक्रम है, बंदी के कगार पर है, श्रमिकों को सात माह से वेतन नहीं मिला। यह कारखाना रेल डिब्बा बनाने का काम करता रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूं कि रेल मंत्रालय मोकामा स्थित भारत वैगन का अधिग्रहण कर ले ताकि मजदूर भूखों मरने से बचे एवं कारखाना बेहतर ढंग से चल सके।

मध्य पूर्व रेलवे दानापुर डिवीजन स्थित फतुहां इस्लामपुर रेलवे को इस्लामपुर से मानपुर गया तक बढा दिया जाये। पटना से किऊल तथा पटना से बक्सर के बीच शहरी उपनगरीय सेवा चालू की जाये। अलग रेल लाइन बिछायी जाये ताकि आम जन को सुविधा हो सके। फतुहां, पटना जिला, बिहार का रेलवे यार्ड व्यवस्थित किया जाये।

मध्य पूर्व रेलवे के बाढ़, मोकामा बख्तियारपुर, फतुहां आदि किऊल से पटना के बीच तथा पटना से मसौढी के बीच में स्टेशनों का सौंदर्यकरण किया जाये।

*Speech was laid on the table.

* SHRI BIR SINGH MAHATO (PURULIA): I would like to lay may speeches on Railway Budget.

I support this budget.

Hon'ble Railway Minister stated for survey of Jhargram - Purulia Railway line. But it was surveyed already.

I would request the minister to take up this construction of New Railway Line.

I also urge upon in Railway Minister to open a new train from Howrah to Mumbai via Purulia.

*श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): अध्यक्ष महोदय, रेलवे रिटायरिंग रूम में सांसदों को कम रेट पर प्राथमिकता पर कमरे पूरे एक दिन दिया जाये स्टेशन पर । भरवारी, कौशाम्बी उ0प्र0 रेलवे क्रासिंग पर पुल। भरवारी, सिरायू स्टेशनों पर कम्प्टरीकृत आरक्षण सुविधा हो क्योंकि नवसृजित जनपद कौशाम्बी का मुख्य स्टेशन है।

इलाहाबाद स्लीपर प्लांट पर और रेलवे यांत्रिक समान का निर्माण हो। एन.सी.आर कार्यालय सूबेदार गंज पर तत्काल बने। सुबेदारगंज, बम्हरौली, मनौरी, सैयदसरावं, भरवारी स्टेशनों में सिरायू, खागा का मरम्मत निर्माण हो। नव सृजित जनपद कौशाम्बी का मुख्य जंक्शन स्टेशन भरवारी बने। कटिहार एक्स0 का ठहराव दो मिनट का भरवारी , सिरायू स्टेशनों पर अपडाउन हो।

* Speech was laid on the table

#*SHRI LONAPPAN NAMBADAN (MUKUNDAPURAM): Hon. Speaker Sir, I was an MLA in Kerala for 25 years and served as a Minister for 2 terms. But as a member of Parliament, this is my first experience.

Sir, ours is God's own country and I thought, I would express the feelings of my people in our mother tongue, Malayalam.

Sir, long back in 1988, on 8th of July, 105 people died in my State in a train accident at 'Peruman'. Now, after 16 years, on 6th July 2004, we have once again witnessed another train accident. Of course Sir, in the form of this year's Railway Budget. But, thanks to the driver for no casualties.

Sir, the Chief Minister of my State, the opposition leader and we the MPs have made all out efforts to bring it to the notice of the hon. Prime Minister and Railway Minister the concerns and requirements of the State. Sir, in my opinion, a Central Minister should not behave like a Minister for a particular State. Central Ministers should have a comprehensive vision as far as development is concerned. When the Railway Minister allocates projects, he should not be weighed down by political compulsions or other considerations. Instead, the Minister should take corrective measures in case of any developmental imbalance in any State. Sir, as parents we do the same when it comes to

your financially weaker children. It is quite natural to give them more share to strike a balance. Sir, like that, my State, the southernmost State of our country, Kerala, is entitled to get special care and consideration.

Sir, in fact we, the people of Kerala are thankful to the hon. Railway Minister for having not enhanced the fares and to have left the freight charges untouched. Moreover, UPA Government's maiden Railway Budget do give prime importance to basic amenities, passenger security and the related aspects. The

concern shown to the weaker sections too is laudable. No doubt Sir, we wholeheartedly welcome this people centred Budget.

But, Sir, we express our concern for not giving us a separate railway zone. There is no allocation for over bridges, railway stations or new railway lines. I urge upon you, Sir, to expedite the work of the over bridges in my constituency − Mukundapuram.

Sir, the people of Kerala are an enlightened lot. They are a class apart in culture and education. Sir, I feel sorry that there is not even a single Congress Member in this Lok Sabha from my State.

Sir, it is a known fact that the least number of ticket-less travelers are from my State. The birthplace of Adi Sankara is in Kalady, near to which we have a railway station − 'Ankamaly for Kalady'. This place is a national tourist centre. We have a university here in Adi Sankara's name. Christian religious centres like Malayattoore and the Nedumbasserry International Airport are near this railway station. Sir, Sabari rail originates from here. NH 47 and MC Road meets here. Historical and religious centres like Iringalakkuda, Kodungalloor and Koratti are in Mukundapuram.

Sir, 4 years before, the then Railway Minister had promised that an EMU would be run in the Thrissur-Ernakulam route. We urge upon you to honour that promise. If this is not possible, you may kindly start a suburban service in this sector.

Sir, I request you to grant stoppages at Ankanali, Chalakkudi and Iringalakkuda for Kannur-Ernakulam Intercity Express; Palghat-Thiruvananthapuram Amrita Express, and for Alappuzha-Dhanbad Steel City Express. Also, the parcel service that was stopped here should be resumed. Moreover, computer reservation facilities may to be provided at Ankamaly and Iringalakkuda.

Sir, I once again urge upon the Railway Minister to give more consideration to my State Kerala before the Budget is passed and I hope you will do justice to my State.

#Speech was laid on the table.
*Translation of the speech originally delivered in Malayalam.

∗ PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY) : Hon'ble Speaker, Sir, I am thankful to you for the opportunity afforded to me to participate in the discussion on the Railway Budget of 2004-2005 presented by our Hon'ble Union Minister for Railways Shri Lalu Prasad ji on 6th of this month.

At the outset Sir, I should compliment and congratulate the Hon'ble Railway Minister, the two Ministers of State and the officials of the Railway Ministry for presenting a reasonably good Railway Budget. I should also record my sense of sincere appreciation to the Congress (I) leader Mrs. Soniaji, Hon'ble Prime Minister and the Hon'ble Finance Minister for providing the necessary direction, philosophical commitment and assurance of financial support from the General Budget to the schemes proposed by our Railway Minister.

The Railway Budget was prepared within 44 days of assuming power that too in the midst of financial constraints and rising rosy aspirations and expectations of the common man. Despite these constraints, the Railway Budget has all the elements and characteristics of good economics for which Laluji deserves our full praise and appreciation. Unlike the previous Budgets, there is more of economics than politics in the Budget as some critics would put it. Laluji has shown remarkable ability to combine professionalism, pragmatism and populism to provide a budget for balanced growth of Railway with equity to the deserving common man. People used to say that the proof of the pudding is in the eating. Likewise the soundness of the Budget is in the responses of the people and the Press. I think that this is one of the very few Railway Budgets which has been welcomed and widely acclaimed by most sections of the society and newspapers in the country. There is something for everybody in this Budget without diluting the development facets of the Railways. Undoubtedly, the Budget is pro poor, it is pro rich, it is pro

women, it is pro men, it is pro South, it is pro North, it is pro West and pro East. It is pro employed, pro unemployed, pro abled, pro disabled, it is pro safety, it is pro security, it is pro modernisation and it is pro development. It is eco-friendly, economy friendly, efficiency friendly and above all equity friendly. It is an all pervasive and all pleasing Budget so much so that Mrs. Rabri Devi, the Hon. Chief Minister of Bihar, the better half of Laluji described the Budget as the "best ever Budget." This only shows that behind every great man there is a woman. I would only hasten to add that our Railway Minister has done the "best of a bad job".

A Budget be it Railway Budget or General Budget should prescribe palliatives to improve the health of the sector which is addressed by it. From that point of view, our Railway Minister has rightly identified the challenges and the deficiencies of the Railway Transport System vis-à-vis its contribution to people's welfare and development of agriculture, industries, service sector, infrastructure and exports. Accordingly, he has identified 'Panch Priorities' for Railways. These are safety and security; modernisation and development; replacement and renewal of assets; cleanliness of coaches and railway premises and improvement in passenger amenities and fiscal consolidation by controlling expenditure.

True to his sincerity, he has not only identified the priority objectives but has also initiated wide ranging measures to achieve these objectives within the targeted period. These measures are well known to this august and need no repetition.

Another remarkable achievement of our Railway Minister is that despite more pressure on expenditure and laxity on revenue he is able to prepare a surplus Budget. The total earnings are estimated to be Rs. 42,290 crores while the expenses work out to Rs. 41,417 crores, leaving a surplus of Rs. 873 crores. What is noteworthy is that this surplus has been achieved after unleashing a number of revenue concessions to passengers, freight, unemployed, disabled, porters, unorganised sector workers, widows and in the midst of high Government expenditure commitment and the escalation in expenditure of Rs. 1000 crores on wages and increased prices of diesel. Even after tight rope walking our Railway Minister has come first in the race which only exemplifies the fact that Hon'ble Shri Laluji is not only good at political management but also at financial management.

Keeping development, modernisation and expansion in view, he has stepped up the plan outlay of Railways which is sound economics and not politics. This outlay has been enhanced from Rs. 13,425 crores in the interim Budget to Rs. 14,498 crores. This amount would be spent on new lines, gauge conversion, doubling and electrification, new trains, replacement of old tracks and so on. He has translated the commitment of UPA Governments Common Minimum Programme into a reality.

Another remarkable feature revealed by the Railway Budget is that many of the Public Sector Undertakings under Railways are doing well these days as shown by the turnover, Profits and dividends.

	Turnover	Profit	Dividend
IRCON International Ltd.	800 crores	87 crores	18.81 crores
RITES Limited	321.5 crores	54.5 crores	5 crores
Container Corporation of India	1534 crores	272.8 crores	71.5 crores
The Indian Railway Catering and Tourism Corporation Ltd.	73.6 crores	5.5 crores	1.2 crores

Indian Railway Finance Corporation mobilised Rs. 2775 crores, financed the acquisition of 68 electric locomotives, 92 diesel locomotives, 1653 coaches and 4731 wagons. It achieved a net profit of Rs. 334.5 crores dividend of Rs. 101 crores. These are not mere achievements in the light of the sagging morale of PSEs elsewhere and the clamour for closing down of the commanding heights of the economy. Public sector in my view, is the pride of this nation and Railways have enhanced that pride and privilege of this nation.

To face the onslaughts of competition from the Air and Road Transport, he has not altered the passenger and freight rates and hence have been allowed to remain unchanged. A 10 per cent rebate on freight charges proportionately for heavy machinery is also a step in the right direction. The Railway Minister has proposed as many as 32 new trains which will offer better connections to different States from New Delhi, extended nine existing services and increased the frequencies of 12 other trains. The targets fixed for various activities are: Electrification − 375 kms., Track renewal 4125 kms., Construction of new lines − 273 kms., Gauge conversion − 1000 kms., Doubling − 381 kms., Rolling stock Diesel − 120 nos., Electric − 90 nos., coaches 2546 units, 4 wheeler wagons − 20000.

These and other measures in the proposed Budget are really salient features designed to make this system, as one of the best systems - be it technology, development, management, techniques or provision of facilities to its users.

While offering my full appreciation to the Hon. Railway Minister for his short terms measures, I would also like to remind him of some of the unfinished tasks and long term imperatives before him.

Obviously, our first concern is about the financial health of Railways. The objectives that our Railway Minister have kept are lofty but the resources required to achieve them are chronically short. Barely 20% of the Plan expenditure of Rs. 14,498 crores is from the internal resources of Railway while the remaining 80% is largely from the General exchequer in different forms and 20% from market borrowing. This is really a low level of self support. The operating ratio − the amount spent in earning Rs. 100 − which was in reasonable shape between 1951 and 1966 (it was in the 74.7 and 84.4 range) deteriorated later. This year's Budget says that the operating ratio is 92.6 per cent as against 93 per cent in the interim Budget which means that Railways is spending Rs. 92.6 to earn Rs. 100 − leaving a little of Rs. 7.4. This has imposed great strain on revenue growth and internal resource mobilisation. It has been estimated that for a six year period ended March 2004, on an average, the rate of growth of revenues at 8.7 per cent lagged behind the rate of growth in expenditure of 9.65 per cent.

Why the costs grow? This is because of :

1. Low level of employer productivity.
2. Increased Staff Costs because of the implementation of Vth Pay Commission.

On the revenue side, with existing high freight rates on coal, cement, steel and petroleum products and in the midst of competition from the road sector, the Railways is likely to lose its patronage even from the Public Sector units which have been using Railways for transport of these vital inputs.

Then there is the question of leakage of revenue as the Minister himself admitted from ticketless travel and other malpractices, power revenue and high operating expenses have put the finances of Railways under a straight jacket. This has lot of implications for future growth. This needs serious attention by the Government.

The pattern of spending indicated in the Budget is not congenial to growth and modernisation. The following data as where the Rupee goes shows the real picture.

Where the Rupee went	
Staff wages and Pension	45 P
Fuel	17 P
Miscellaneous	10 P
Lease Charges	8 P
Depreciation Reserve Funds	6 P
Dividend	6 P
Stores	5 P
Railway Safety	2 P
Development	1 P
	100 P

It is disheartening to note that only one paise out of 100 goes for development which is woefully inadequate. We need to take some corrective measures.s

The Rakesh Mohan Committee on Indian Railways has suggested a number of necessary measures like -

1. The separation of core and non-core functions.
2. Redesigning the account system to follow the corporate account practices.
3. Developing a legislative framework to permit private participation.
4. Setting up a regulator, the Indian Railway Regulatory Authority.
5. Delineation of social and other objectives.

The Government may give serious thought to these suggestions.

I would also like to draw the attention of our Hon. Railway Minister to P. 17 of his Budget about "perceived sense of neglect". The people of Pondicherry have that feeling. Now because he has not included any new initiative − electrification, new train or construction of new line. The Union Territory of Pondicherry is the window of French Culture spread over four far flung areas, Pondicherry and Karaikal in Tamil Nadu, Mahe in Kerala and Youam in Andhra Pradesh. The people living in these four regions have no Railway Connectivity. Electrification of Pondicherry Villupuram line is a top most work. Running of Satapthi Express from Chennai to Pondicherry may also be considered. Tiruwallar which is increasingly becoming a Tourist spot should be connected to Mayiladuthurai. A Kranti Express from Delhi to Pondicherry may also be thought of. I hope that the Hon""ble Railway Minister would bestow some attention to Pondicherry which is one of the Backward regions from the Railwat developments point of view.

∗ SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA) : Sir, first of all I would like to use this privilege to congratulate the hon'ble Railway Minister Shri Lalu Prasadji for your progressive Budget 2004-2005. While comparing with previous budgets I can confidently say this budget as a progressive and pro-people one. The current budget is based on the CMP of UPA Govt. as everybody knows, which never intended to impose any hardship to the common man.

Sir, the Budget presented by Laluji is considered the common people, particularly the economically backward sections. It is a Budget that giving prime stress to the rural sector which is considered to be the backbone of the nation. Its thrust areas are Railway Development, Promote Industries and improvement of infrastructural basis.

Sir, the prime attention of the budget is that it is not proposing any fare and freight like during the year. Sir, being a democratic country, aspirations of its people are supreme which are to be addressed by the popular Govts. The duty of the Govt. is to provide maximum welfare measures to the common man. In that view the current Budget is indeed a desirable one. Sir, the budget provides of 75% fare concessions in second and sleeper classes to widows of policeman and para military personnel, defence personnel killed in action against terrorist/extremist, the proposed concessions to haemophilea patients are attractive and to the first time in the history of free India. Free travel facilities to unemployed youth announced in the 1998-99 budget which would not be implemented is against proposed in the current Budget is rightly commendable since a number of educated youths of Kerala will get the benefit among youths of other States.

Sir, for us, the Keralites, each RB is a nightmare because, Sir, increase by a Single paise in the fare, freight charges may cause severe hardships to the daily life of common man through hike in price of commodities and services.

Sir, even a small increase in the fares will adversely affects the common man as far as Kerala is concerned. Sir, we, the Keralities are thankful to Sri Laluji for his craftsmanship commitment to the people, avoiding fare hikes which would affects the revenue receipts but upholding the welfare of the common man.

Sir, it is understood that, for 2004-2005, electrification of 3750 Route kilometers fall in Kerala. Sir, the funds provided are insufficient. Sir, in the Budget provisions it is stated that there exist a shortage of rail wheels and for that a wheel factory is proposed. In the context I would like to say that a maintenance workshop may be set up in Kerala for not less than 1800 coaches are being used in Kerala for which maintenance are being done at Perambur. Sir, setting up of such workshop of maintenance centre in Kerala will reduce the repair/maintenance expenditure in long run.

Sir, based on the CMP the Govt. is committed to enhancing the well being of workers. Sir, various measures proposed in the current budget regarding the welfare of the unorganised section of Railway is highly appreciated by all.

Sir, I am sorry to say that we the Keralities are not satisfied with this Budget. The Govt. of Kerala as well as the opposition under the leadership of Shri V.S. Achudanandan and MP's from Kerala have placed petitions before the hon'ble Prime Minister and Railway Minister for establishing a Railway Zone in June which will definitely take care of the development needs of Railways in Kerala. But the request had not been considered. At this juncture I further

request on behalf of Kerala, to you to consider seriously our demands for separate zone in Kerala, in spite of the objections now prevailing both technical and administrative. Moreover, the structural allocations of funds for the ongoing projects for electrification, doubling of line, gauge conversions etc. comes to 183.74 crores. Sir, it is true that the current year budget allocation is higher than that of previous year (128 crores) but the proposal is insufficient. Sanctioning of doubling of lines may be done in a single stretch manner covering Shoranur − Mangalapuram and Ernakulam − Kayarkulam. We are deprived of having a new train. This diminished the brightness of the favourable attitude shown in the R.B.

Sir, while concluding my speech let me say, this budget is being the first attempt of UPA Govt. in the lines drawn by CMP where common man is not burdened through fare hike as usual. This is a matter of pride and again first time in the history of our country. In a way almost all sections in the society are satisfied with this budget. I hope these directions of the budget perspectives will continue in future too.

*श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर): माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में न तो भविय की दिशा है न ही आधारभूत ढांचे को मजबूत बनाने की दिशा का कोई उल्लेख है। संयुक्त प्रगतिशील सरकार का यह बजट देश के लिए निराशाजनक है। इस बजट में राज्यों के साथ भेदभाव खटकता है और इस तरह की मानसिकता से देश कभी मजबूत नहीं हो सकता। यह दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति हे कि केन्द्र की सरकार एक राज्य विशेा को तो रेल बजट के माध्यम से विशेा स्थान दें और दूसरे राज्यों की उपेक्षा करें। रेल बजट हो या आम बजट, इसमें राजस्थान के साथ इरादत्तन अन्याय किया गया है। मैं खास तौर से माननीय अध्यक्ष जी का ध्यान राजस्थान की ओर आकर्ति करना चाहूंगी, जहां रेल बजट में तीन सर्वेक्षणों की बात कही गयी है, परन्तु उन पर कार्य करने के संबंध में कोई भी उल्लेख नहीं है। फलौदी, नागौर, रतलाम बांसवाडा, पुकर मेडता रोड, उज्जैन एवं झालावाड़ा लाईनों के बारे में आज की स्थिति में समीक्षा करने को कह कर मामले को टाला गया है। राजस्थान में दोहरी लाईन बिछाने के लिए मात्र तीन करोड़ रूपये का प्रस्ताव है जबकि जयपुर फुलेरा के बीच ही जो लाईन है उस पर 82.8 करोड़ रूपये की लागत आने का अनुमान है। यह हास्यास्पद स्थिति है। अजमेर चित्तौड़ उदयपुर खण्ड को पूरा करने की जगह चित्तौड उदयपुर खण्ड को ही जोडने से मूल योजना लम्बित हो जायेगी ।

उदयपुर संभाग के लिए तो यह रेल बजट आदिवासियों और पिछड़े क्षेत्र के नागरिकों को चिड़ाने वाला है। रेल मंत्रालय विकास के लिए बिल्कुल गंभीर नहीं है। यह यहां की जनता के साथ कुठाराघात है। उदयपुर खनिजों और पर्यटन की दृटि से विशेा महत्व रखता है इसके लिए चित्तौड़ उदयपुर के बीच आमान परिवर्तन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। अजमेर चित्तौड़ को तो जैसे भुला दिया गया है। बांसवाड़ा को रतलाम से जोडने , बड़ी सादड़ी को नीमच से जोड़ना, मावली से नाथद्वारा-राजसमन्द जोड़ने के कार्य के संबंध में ये बजट दिशाहीन है। उदयपुर अहमदाबाद के आमान परिवर्तन के लिए सरकार को मात्र 150 किलोमीटर का ही कार्य करवाना है। इससे उदयपुर संभाग गुजरात से जुड़कर पूरे दक्षिण भारत से जुड़ जायेगा। जिससे खनिज एवं पर्यटन उद्योग के व्यवसाय में बहुत बढ़ावा होगा और न केवल राजस्थान को ही बल्कि केन्द्र सरकार के राजस्व में भी बढ़ोत्तरी होगी। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि एक तरफ केन्द्र सरकार देश भर में मीटरगेज को समाप्त कर ब्रॉडगेज करने की घोाणा कर रही है और दूसरी तरफ दक्षिणी राजस्थान के इस भाग में आज भी आजादी पूर्व से चली आ रही ट्रेनें ही यात्रियों को ढोह रही

है। यह रेल पटरियां इस तरह असुरक्षित सी है कि कभी भी कोई बड़ा हादसा होने की संभावना है। वर्तमान रेल बजट में उदयपुर अहमदाबाद के सर्वे कार्यो को सरकार ने भुला दिया है। और कानों में तेल डालकर रेल मंत्रालय सो गया है।

उदयपुर से मारवाड़ जंक्शन के आमान परिवर्तन की मांग बहुत लम्बे समय से रखी जाती रही है लेकिन इस दिशा में रेल मंत्रालय एक कदम भी आगे नहीं बढ़ पाया है। और दुर्भाग्य इस बात का है की पूर्व में जो रेलगाड़ी मीटरगेज पर चल रही थी वह भी बंद हो गयी है।

उदयपुर शहर के नागरिकों के लिए अभी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा केवल सिटी स्टेशन पर ही है, जिसे राणाप्रताप नगर जो उदयपुर का ही एक भाग है, जहां से काफी सवारियां चढ़ती हैं, वहां पर भी आरक्षण की सुविधा एवं विश्रामालय एवं अन्य जरूरी सुविधायें रेल मंत्रालय उपलब्ध करवायें।

माननीय अध्यक्ष महोदय जी यह बजट आम आदमी के लिए निराशाजनक और रेलवे की विस्तार की दृटि से उत्साहीन है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से बजट में संशोधन कर उदयपुर संभाग के लिए बेहतर रेल सुविधायें, रेलों का विस्तार एवं नये आमान परिवर्तन और सर्वेक्षण की मांग करती हूं।

माननीय अध्यक्ष जी महिलाओं के आरक्षण की व्यवस्था के संबंध में अलग से महिलाओं के कोच लोकल ट्रेन, लम्बी दूरी की ट्रेन और पैसेंजर ट्रेनों में आरक्षित करवायें। ताकि महिला यात्रियों को सुविधा हो और महिलायें अकेले रेल द्वारा सफर करने में अपने आपको सुरक्षित महसूस कर सकें।

माननीय अध्यक्ष जी मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन है कि लम्बी दूरी की ट्रेनें जहां 12 से 18 घंटे की यात्रा होती है, जिनमें बहुत सी गाड़ियां ऐसी हैं, जहां कैटरिंग व्यवस्था नहीं है, उसमें कैटरिंग की व्यवस्था आवश्यक रूप से करवायी जाये ताकि हजारों यात्रियों को सुविधा मिल सके।

माननीय अध्यक्ष जी मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान रेल बजट के उस पहलू पर आकर्ति करना चाहती हूं, जहां बेरोजगारों को इंटरव्यू के लिए दिये जाने वाले फ्री पास का उल्लेख किया गया है, इसमें मंत्री जी यह भी स्पट करें की फ्री पास सरकार, अर्द्धसरकारी सभी नौकरियों के बुलावे पर दिया जायेगा, जिससे की बेरोजगार युवाओं को अपना फ्री पास उपलब्ध कराने में किसी प्रकार की असुविधा न हो।

*Speech was laid on the table.

* SHRI SANAT KUMAR MANDAL (JOYNAGAR) : Sir, I rise to speak on the railway budget for 2004-2005 by the rail minister hon'ble Shri Lalu Prasad Yadav.

After the general elections the United Progressive Alliance Government came to power. Hon'ble Shri Lalu Prasad Yadav became the new railway minister. I am happy and once again extend my congratulations to him.

The Railway Minister has not increased the passenger fares and freights. This has been welcomed by all. As per the Common Minimum Programme the hon'ble minister has initiated several schemes for the SCs, STs, OBCs and

Minorities. I support his new initiative.

The prime concern is new passengers' safety. Unfortunately after Mr. Yadav became the railway minister there has been some rise in the crimes in the long distance trains. The Rail Minister has taken some steps. But these are not enough. These should be deal with very strongly. Otherwise, the passengers safety would be in jeopardy.

I shall turn to some of the rail problems in my constituency Joynagar. Mr. Yadav, after becoming the Rail Minister wrote to MPs inviting their suggestions. I also gave my suggestion to the hon'ble minister. But it appears that he has turned a blind eye to my suggestions. I shall now bring to his attention to some of the long standing problems in my Constituency. Before this I would like to tell him how much money has been sanctioned for the two important ongoing projects for the Sonarpur − Canning (Phase-I) doubling of rail line in this year's budget only one crore has been sanctioned. Similarly for the Baruipur − Lakshmikantpur doubling one crore has been sanctioned. The former rail minister Mr. Nitish Kumar had sanctioned one crore in his budget for each of the project. I had expected that Mr. Lalu Prasad Yadav would not follow footsteps and would sanction more money. But this has not been done. If the work goes on like this it will take several decades for the completion of the two important doubling projects which are most vital for the passengers. Moreover, there has been no drinking water and usable toilet facilities at every station starting from Sonarpur to Canning and Baripur to Lakshmikantapur station. This is a perennial problem faced by the passengers. Even though I have raised this problem over the years here has not been any progress.

Another important problem I am bringing to your attention. Canning is a sub-division town and people from vast areas come here but they face much trouble for want of reservation facility for long distance trains. You know Sunderbans attract huge tourists and Canning is the gateway to Sundarbans. If this reservation facility is not provided to them they will face huge problems. I would therefore urge you to kindly look into this so that reservation facility for long distance trains can be introduced at Caning Station as early as possible.

It is also noticed that during recent years the passengers to and from Canning have increased to a large extent. I therefore suggest that frequency of train between Sealdah-Canning and Sealdah-Lakshmikantpur may be adequately increased. There was also a proposal to extend the Sealdah-Canning line upto Sonakhali across the Matla river for the welfare of the local people and better facility for the Sunderban tourists and Joynagar to Raidighi. Therefore, I suggest that surveys may be conducted for this.

Sir, there is a vast railway land around Canning railway station. This land can be leased out to the local poor businessmen for their benefit. This land has not been in the use for a long time. The railway can earn some revenue and as a result the local people will also find some employment opportunities. I bring this to the kind attention of the hon'ble rail minister through your for a quick decision.

Lastly, Sir, the Canning rail station has been declared as a model station. But there has been lack of minimum infrastructure and there are not proper passengers amenities since it is a model station. I, therefore, suggest that immediate steps should be taken to provide adequate facilities at the Canning Station. A Yatri Nivas may be constructed at the station for the benefit of the tourists. Sir, I have listed out some of the problems which have been faced by the rail passengers which need urgent attention.

I hope the railway minister look into this.

* DR. K.S. MANOJ (ALleppey) : Sir, Thank you so much for allowing me to participate in this discussion on Railway Budget.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for presenting the unique Railway Budget, ever presented before the House, as there is no increase in fare and freight charges. It's a pro-poor budget and hon'ble Minister has given a humane face to the Budget which is in par with the letter and spirit of the CMP of the UPA Government.

The hon'ble Minister deserves special mention for making special provision for various classes of society like the minorities, the backward classes, the war affected widows, the handicapped, the unemployed youth, the farmers the poor and the marginalised people.

He has also taken a brave stand to stop the use of plastic which is proved to be hazardous to our nature and has introduced Kulhars which is ecofriendly and which will also provide employment for many in the rural sector. He has also given patronage to milk and milk products which are produced by co-op. diary farms to be used in the trains.

Adequate attention has also been paid towards safety aspect in railways. Introduction of computerization and information technology will improve the efficiency and efficacy of Indian Railways.

I would also like to bring to the notice of the hon'ble Railway Minister, certain lacunae that happened to be there in the railway budget.

I come from State of Kerala which is Southernmost in the west coast, and is famous for its Trade, Traditional Industry and Tourism. Since very long time, there exists a hue and cry from the part of the people as well as from the part of the peoples representatives for a railway zone for Kerala. It is a long cherished dream of the people of Kerala.

We had strong expectations in Laluji, that he would make this dream come true. But all our expectations were in vain. So I request Laluji to consider this long cherished wish of people of Kerala and initiate steps to create a separate railway zone to Kerala to nurture the needs of Keralities.

We had also expectations, that you would make some provisions for the doubling of the railway lines between Ernakulam and Kayamkulam both via Alleppy and Kottayam. But in contrary to our expectations, that too was not given due consideration. It is my humble submission that hon'ble railway Minister would consider in this proposal in this financial year itself.

I am grateful to the hon'ble Railway Minister for the keen interest he has shown in providing allocation for the electrification of the railway lines in Kerala.

Kerala is a State where there are more number of major level crossings cutting across National Highways. Only meagre amounts are allocated for the construction of over bridges. Hon'ble Minister may be pleased to allocate more fund for construction of overbridges so as to prevent the traffic jam in the National Highway.

As I represent the Constituency of Alleppy which was formerly considered as the "Venice of the East" but now losts its glamour and glory due to ruin of the Alleppey Port and shattering of traditional industries; but still a fertile land for tourism because of its landscapes, greenaries, backwaters and lakes. Railway development would be necessary to attract both domestic and foreign tourists. So passenger amenities must be improved to meet the demands. For this, doubling of Ernakulam − Kayamkulam line is a must. I request Laluji that he should find a way to include this, in the current budget.

Platform in many of the stations are either short or low lying so that elderly people and women find it difficult to get into the train. Platform at Aroor, Vayalar, Thumboli, Punnapra must be lengthened and elevated. Second platform at Mararikulam railway station also has to be lengthened and elevated.

Computer Reservation facilities must be started at Haripad Railway Station, where the Railway line via both Kottayam and Alleppey meets. Also National Thermal Power Corporation (NTPC) is within the vicinity of this station.

A foot overbridge has to be constructed in Thuravoor Railway Station.

Thumboli Railway Station may be upgraded to Alleppey North Railway Station. Elevation and lengthening of platform, platform shelters etc. has to be installed there.

There are many unmanned level crossing along EKM-Kayamkulam line and accidents are very common as there are turnings or curves of the railway line nearby. So, consideration must be given for these level crossings while making them guarded.

Before concluding my talk once again I congratulate Mr. Laluji for the bravery he has shown in giving a humane touch to the Railway Budget and ramind him about the uncherished dreams of the Keralites.

*श्री गणेश सिंह (सतना) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं मध्य प्रदेश के सतना लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। महोदय, मैं यू.पी.ए सरकार का असंतुलित तथा भेदभाव से भरा हुआ रेल बजट मानता हूं।

अध्यक्ष महोदय, जब मैं रेल बजट को असंतुलित कहता हूं तो इसके पीछे मेरा मजबूत तर्क है। इस बजट में मध्य प्रदेश के साथ-साथ खासतौर पर जबलपुर जोन की व्यापक उपेक्षा की गई है।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र से सबसे अधिक माल भाड़ा तथा यात्री भाड़ा जबलपुर जोन को मिलता है लेकिन रेलवे के विकास के नाम पर इस बजट में कुछ नहीं दिया गया। ललितपुर सिगरौली रेल लाइन का काम अभी तक सर्वे तक ही सीमित रह गया है। जिस कछुआ चाल से निर्माण का कार्य चल रहा है, लगता है 10 वर्ा के बाद भी उक्त योजना पूरी नहीं होगी। बजट में भी उक्त योजना को कब तक पूरा कर दिया जायेगा, इसका भी उल्लेख नहीं किया गया।

महोदय, मेरे क्षेत्र से सीमेंट, किलेकर बाक्साइड लाइमस्टोन, लोट्राईट बड़ी मात्रा में डिस्पैच होता हे लेकिन महीनों इंतजार करने के बाद भी मांग के अनुसार रैक नहीं मिलते।

रेल बजट में निम्नलिखित प्रस्ताव जोड़ने के संबंध में।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र मध्य प्रदेश के सतना के अन्तर्गत मैहर नगर जो कि राट्रीय राजमार्ग नं0 7 के किनारे बसा है। यहां दुनिया भर के लोग मां शारदा माता के दर्शन करने आते हैं। रेलवे स्टेशन के समीप राट्रीय राजमार्ग पर रेलवे क्रासिंग है, जहां रेलवे पुल बनाये जाने हेतु जनता द्वारा लम्बे समय से मांग की जा रही है। कृपया नये बजट में रेलवे क्रासिंग पुल बनाये जाने हेतु शामिल किया जाये।

सतना से जबलपुर रेल मार्ग में लगरगवां स्टेशन के समीप भरहुत मोड़ पर रेलवे क्रॉस फाटक लगाया जाये क्योंकि रेल के किनारे बसे गांव जिनकी जमीन रेलवे के इस पार तथा उस पार है। किसानों को आवागमन में अत्यंत कठिनाई हो रही है। जनता की लम्बे समय से मांग हे कि उक्त जगह रेलवे फाटक लगाया जाये, कृपया बजट में शामिल किया जाये।

रीवा से मुम्बई नयी यात्री गाड़ी चलाये जाने की मांग बहुत लम्बे समय से जनता की रही है। इस क्षेत्र के लोगों का सीधा संबंध मुम्बई से नहीं है इसलिए नये बजट में उक्त यात्री गाड़ी चलाइ जाये।

सतना रेलवे स्टेशन पर रूकने वाली सभी गाडियों को सभी आपातकालीन कोटे समाप्त कर दिये गये हैं, कृपया उन्हें चालू किया जाये।

नयी दिल्ली से रीवा चलने वाली विंध्याचल एक्सप्रेस जिसका समय 2 घंटे पूर्व किया जाये ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

कामयनी एक्सप्रेस का जैतवारा तथा मझगवां स्टेशन पर स्टॉपेज एवं रेवांचल एक्सप्रेस का मनकहरी तथा अमदरा रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज बनाया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन पर गाडियों की सफाई तथा तकनीकी परीक्षण हेतु वाशिंग पिट बनाया जाये। राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाया जाये। सम्पर्क क्रांति, जो नयी दिल्ली से चित्रकूट तक चलाये जाने की घोाणा हुयी है, उसे सतना तक बढ़ाया जाये।

* Speech was laid on the Table.

***श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) :** अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं देश के रेल मंत्री जी को निवेदन करना चाहता हूं। 2004-2005 के रेल बजट में राजस्थान की विशेा रूप से मेवाड़ व हाड़ोती की उपेक्षा की गई है। मुझे आशा है कि राजस्थान व मेवाड़ की रेल संबंधी समस्याओं को बजट में जोड़कर व अन्य समस्याओं का आप समाधान करवाने का कट करायेंगे।

1. बड़ी सादडी नीमच वाया छोटी सादडी रेल लाइन का सर्वे कार्य पूर्ण हो चुका है, इसकी स्वीकृति शीघ्र जारी करावें।
2. नीमच से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा लुना वाला मुम्बई से रेल लाइन बिछाकर आदिवासी क्षेत्रों में सुविधा दिलवाने की कृपा करायें।
3. चित्तौड़-उदयपुर ब्रॉडगेज को इसी र्वा पूर्ण कराकर उदयपुर से वाया चित्तौड़गढ़, नयी दिल्ली व मुम्बई व जयपुर की नयी ट्रेनें प्रारंभ की जायें।
4. अजमेर-चित्तौड़गढ़ ब्रॉडगेज नीमच-रतलाम ब्रॉडगेज में राशि बढ़ाकर शीघ्र पूर्ण करायें।
5. जयपुर-बंगलौर का स्टापेज रामगंज मण्डी में करवाने का कट करायें। यहां से प्रतिदिन 5 हजार बोरी धनिया व 30 ट्रक पत्थर दक्षिण भारत में विक्रय हेतु जाते हैं। व्यापारियों को आना-जाना पड़ता है।
6. पूर्व में धनबाद-अहमदाबाद एक्सप्रेस (9150डाउन) का ठहराव रामगंज मण्डी हो रहा है, किंतु (9149 अप) का ठहराव नहीं हो रहा है, तुरंत ठहराव प्रारंभ करायें।
7. मोडक रेलवे स्टेशन से कई ट्रेनें गुजरती हैं यहां पर कुछ ट्रेनों का ठहराव प्रारंभ किया जाये।
8. चन्देरिया रेलवे स्टेशन परचेतक, मीनाक्षी व देहरादून एक्सप्रेस का ठहराव प्रारंभ किया जाये।
9. चित्तौड़गढ़ के बस्सी, पारसोली में देहरादून एक्सप्रेस का ठहराव प्रारंभ किया जाये।
10. देहरादून एक्सप्रेस में सीधा नीमच देहरादून के डिब्बे लगाये जायें।
11. चित्तौड़गढ़ से जयपुर दिल्ली अजमेर जाने वाली गाडियों का ठहराव गंगरार रेलवे स्टेशन पर किया जाये।
12. कोटा से जयपुर एक सपुरफास्ट ट्रेन शीघ्र प्रारंभ की जाये।
13. नीमच से लखनऊ गोरखपुर तक वाया कोटा नयी ट्रेन चलायी जाये।
14. निम्बाहेडा से बासवाडा वाया छोटी सादडी, प्रतापगढ़ ति बासवाडा डुगरपुर को रतलाम से जोड़ा जाये।
15. चित्तौड़गढ़ में आजोलिया का खेड़ा में फाटक लगने से 10 गांवों में समस्या खड़ी हो गयी है तथा फाटक नं0 102 पर भी समस्या है। यहां तुरंत गेटमैन की व्यवस्था की जाये।
16. रेलवे ट्रेड एंकर अप्रेन्टिस भर्ती की जाये। कोटा कारखाने में 222 पद खाली हैं।

रेल में बड़ी डक्तियों के व रेल यात्रियों में तेजी से बढ़ रही असुरक्षा की भावनाओं को दूर करने के लिए बजट में योजना का प्रावधान रखा जाये।

* Speech was laid on the Table.

*श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी (रीवा) : अध्यक्ष महोदय, संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का सूक्ष्मता से मैंने अध्ययन किया और पाया कि यदि सामान्य व्यक्ति जिसने सूक्षम अध्ययन न किया हो, को यह बजट आर्काक एवं लुभावना लगेगा। किंतु, वास्तविकता का पता उसे ही लगेगा, जो गहन अध्ययन करेगा और तब ज्ञात होगा कि बाहर से आर्काक एवं लुभावना लगने वाला यह रेल बजट वास्तव में ढपोरशंखी बजट है।

यह सत्य है कि भारतीय रेल मुख्य परिवहन व्यवस्था की विश्व की सबसे बड़ी प्रणाली है। साथ ही वाणिज्य-व्यवसाय एवं सामान्य जन की आकांक्षाओं की पूर्ति करने में

सक्षम भी है, पर माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, वह सम्पूर्ण भारतीय जनता के लिए नहीं अपितु कुछ क्षेत्र विशेा के लोगों को लाभान्वित करने के उद्देश्य से किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे यातायात की सुविधाओं में वृद्धि करने, नवीनीकरण करने, आधुनिकीकरण करने, बेरोजगार नौजवानों एवं कई अन्य वर्गों को सुविधायें देने जैसी बहुत सी बातें की हैं, परन्तु इसके लिए धन कहां से प्राप्त होगा, का उल्लेख नहीं किया गया है। सामान्य खर्चों में मितव्ययिता कैसे लायी जाएगी, का उल्लेख नहीं किया है।

यात्री यातायात में 3 प्रतिशत की वृद्धि, मालगाडियों में लदान की वृद्धि, एन डी ए सरकार के कार्यकाल की नीतियों के कारण हुयी है, जिसके लिए पूर्व रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। सन 2000 से 2004 तक रेल दुर्घटनाओं में क्रमशः कमी आयी है, इसके लिए भी मैं पूर्व रेल मंत्री जी को बधायी देता हूं और जब से वर्तमान रेल मंत्री जी ने पदभार ग्रहण किया है। रेल में डकैती, अपहरण, हत्या, जहर खुरानी की घटनाओं में अचानक वृद्धि हो गयी है और यह वृद्धि निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी के प्रदेश एवं उसके आसपास के प्रदेशों में बढ़ी है, जो उनके राज्य के प्रभाव के कारण ही है।

संरक्षा के लिए स्वदेशी डिजिटल प्रणाली का विकास, स्वदेशी के विकास के लिए लघु उद्योगों को बढ़ावा देना, जिसमें खादी का प्रयोग, कुल्हड़ का प्रयोग, दूध, दही एवं मट्ठा का उपयोग भारतीय जनता पार्टी की नीतियों का अनुगमन है। मैं याद दिलाना चाहता हूं कि कुल्हड़ का प्रयोग जनता पार्टी के शासनकाल में आदरणीय श्री मधु दण्डवते जी ने लागू किया था, जिसकी जानकारी स्वयं मंत्री जी को होगी क्योंकि तब वे जनता पार्टी में ही थे, इसलिए यह प्रयोग कोई नया नहीं है।

मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी ने रेलवे के विविध संसाधनों के विकास एवं रेलवे विस्तार के लिए बिहार एवं चेन्नई को ही ध्यान में रखा है। मध्य प्रदेश का रीवा क्षेत्र पूरी तरह उपेक्षित रह गया, जिसे विकास एवं विस्तार में अवश्य जोडना चाहिए था।

मेरा प्रस्ताव है कि माननीय रेल मंत्री जी यदि निम्न बिन्दुओं पर ध्यान दें तो कुछ रीवा क्षेत्र की जनता भी लाभान्वित हो सकेगी।

1. रीवा से दिल्ली के लिए एक ट्रेन प्रतिदिन चलती है, जिसका समय चलने एवं पहुंचने का ठीक नहीं है। यह गाड़ी रात्रि को 10.30 बजे रीवा से चलती है और 1.30 बजे दिल्ली पहुंचती है तथा दिल्ली से रात्रि को 11.45 बजे चलती है और रीवा 4.00 बजे सांय पहुंचती है। इसका समय परिवर्तित किया जाये क्योंकि एक दिन पूरा बरबाद हो जाता है। यदि यह ट्रेन सांय 6.00 बजे रेवा से चलायी जाये और 8.30 बजे दिल्ली पहूंचे तथा दिल्ली से सांय 7.00 बजे चलायी जाये और रीवा 10.00 बजे प्रातः पहुंचे तो जनता को सुविधा होगी साथ ही दो महत्वपूर्ण स्टेशनों डभौरा एवं शंकरगढ़ में भी इसे रूकने की व्यवस्था की जाये।
2. रीवा से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाने की योजना प्रस्तावित थी, किंतु जब तक न चले मुम्बई जाने वाली किसी भी रात्रिकालीन ट्रेन में सतना में ट्रेन रीवा से चार सवारी डिब्बों को जोड़ दिया जाये, तो रीवा क्षेत्र की जनता लाभान्वित हो सकेगी।
3. रीवा से जबलपुर के लिए प्रतिदिन इंटरसिटी ट्रेन चलायी जाये।
4. रीवा से भोपाल जाने वाली रेवांचल एक्सप्रेस प्रातः 6.00 बजे भोपाल पहुंच कर दिन भर खड़ी रहती है, इसे यदि इंदौर तक चलाया जाये तो अतिरिक्त व्यय भी बहुत अधिक नहीं आयेगा और भोपाल सहित इंदौर से भी रीवा का सम्पर्क हो जायेगा।
5. रीवा-बिलासपुर-चिरमिरी ट्रेन आकर रीवा में खड़ी रहती है रेलवे के टाइम टेबल में दर्शाया गया है कि यह प्रातःकाल रीवा से सतना जाएगी और सतना से रीवा आयेगी पर यह व्यवहार में नहीं है। मेरा प्रस्ताव है कि इसे नियमित रूप से चलाया जाये।
6. ललितपुर सिंगरौली रेल मार्ग का निर्माण कार्य स्वीकृत है। मेरा अनुरोध है कि इस मार्ग को प्राथमिकता के आधार पर बनवाया जाये। साथ ही और धनराशि आबंटित की जाये, जिससे कार्य की पूर्णता शीघ्र हो सके।
7. रीवा का रेलवे स्टेशन शहर से 6 कि0मी0 की दूरी पर है। आरक्षण कराने के लिए स्थानीय निवासियों को बहुत परेशानी होती है। अनुरोध है कि एक आरक्षण काउंटर रीवा नगर में खोला जाये।

8. राजकोट एक्सप्रेस को कटनी से रीवा तक बढाया जाए ।

9. देवांचल एक्सप्रेस में सभी श्रेणियों में वोगियाँ बढाई जाए ।

10. रीवा एवं सीधी जिलों के F.C.I. के खाद्यान्न परिवहन हेतु रीवा स्टेशन पर रैक भिजवाएँ एवं अनलोडिंग की व्यवस्था करें । रीवा एवं सीधी जिला मध्यप्रदेश के सबसे पिछडें जिले में है । यहां हमेशा गेहूँ / चावल की कमी F.C.I. के पास रहती है ।

माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भााण में सम्माननीय सदस्यों से सुझाव देने का आमंत्रण दिया है। मुझे विश्वास है कि मेरे उपरोक्त सुझावों पर माननीय रेल मंत्री जी व्यक्तिगत रूचि लेकर इसे कार्यान्वित कराने का कट करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का विरोध करता हूं।

*Speech was laid on the table.

***प्रो0 एस0पी0 सिंह बघेल (जलेसर) :** माननीय अध्यक्ष जी, रेल बजट में माननीय रेल मंत्री ने समाज के कमजोर वर्ग को लम्बी यात्रा में सहूलियत एवं सुविधानुसार यात्रा करने की व्यवस्था नहीं की है। एक्सप्रेस गाड़ियों में कमजोर वर्ग के लिये कम से कम छः डिब्बे अनारक्षित लगाने चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मेरी लोकसभा जलेसर में टूंडला रेलवे स्टेशन पर नीलांचल एक्सप्रेस रोकी जाये क्योंकि आगरा टूंडला जलेसर अवागढ सादावाद, फिरोजाबाद के जैन धर्मावलम्बी शिखर जी के दर्शन करने जाते हैं, जिससे उन्हें सुविधा मिलेगी।

टून्डला रेलवे स्टेशन में पूर्वी गेट पर अंडर ग्राउन्ड या ओवर ब्रिज बनाया जाये ताकि लाइन पार से लेकर यमुना तक के गांवों को सुविधा मिल सके। रेल फाटक घंटों बंद रहता है, जिससे ग्रामीणों को भारी परेशानी उठानी पड़ती है।

अध्यक्ष महोदय, आगरा फिरोजाबाद मार्ग से रनपई गावं 2 कि0मी0 दूर है। मैंने वहां सडक बनायी है, किंतु रेल फाटक न होने के कारण रनपई गांव के लोगों को आवागमन में असुविधा होती है। कृपया लाइन पर फाटक बनाया जाये।

अध्यक्ष महोदय, टून्डला फिरोजाबाद रेलवे लाइन को किनारे गठीदरगपुर गांव ही पूर्व में वहां रेल फाटक होता थे जो बंद हो गया है। कृपया टून्डला फिरोजाबाद मार्ग पर गठीदरगपुर के सामने रेल फाटक बनाया जाये। टून्डला स्टेशन पर कुछ अन्य सुपरफास्ट रेलें रोकने का कट करें।

महोदय, दिल्ली लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस को टून्डला रोका जाये, जिससे आगरा एटा फिरोजाबाद हाथ्रस एवं मथुरा जिलों की जनता को सुविधा मिल सके। टून्डला

वरहन एटा रेल लाइन पर केवल एक पैसेंजर गाड़ी चलती है। कृपया उस पर रेल बस तथा एक अन्य सवारी गाड़ी चलायी जाये।

महोदय, बरहन एटा रेल लाइन है, यदि एटा से 28 कि0मी0 कासगंज तक रेल लाइन जोड दी जाये तो एटा जनपद, कानपुर लखनऊ , पीलीभीत, बरेली, मुरादाबाद दिल्ली से जुड़ जायेगा। कृपया एटा से कासगंज रेल लाइन लगभग 28 कि0मी0 बना दी जाये।

---

*Speech was laid on the Table.

***श्री राम सिंह कस्वां (चुरू) :** माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल बजट 2004-2005 लोक लुभावना बजट पेश किया गया है। विभिन्न योजनाओं के लिए धन की कोई व्यवस्था नहीं की गयी है। मेरे संसदीय क्षेत्र चूरू की घोर उपेक्षा की गयी है। इस संबंध में मेरे निम्न सुझाव है, जिनको बजट में शामिल करना आवश्यक है।

रेवाड़ी-बीकानेर खण्ड के आमान परिवर्तन की मांग इस क्षेत्र के नागरिकों द्वारा वर्षों से की जा रही है। इस क्षेत्र के व्यापारियों-उद्यमियों का देश के विभिन्न क्षेत्रों में आना जाना लगा रहता है। बीकानेर जिला पाकिस्तान सीमा से सटा हुआ क्षेत्र है, इस कारण सैन्य दृटि से भी इस लाइन का आमान परिवर्तन अत्यंत आवश्यक है। कांडला बंदरगाह से आने वाला तेल जो जोधपुर-रतनगढ़-सादुलपुर-हिसार होते हुए हरियाणा-पंजाब जाया करता था, डेगाना तक ब्राडगेज व शेा भाग मीटर गेज होने के कारण गाड़ियों को चक्कर लगा कर आना पड़ता है, जिससे तेल कम्पनियों को करोड़ों का नुकसान हो रहा है।

रेवाड़ी से सादुलपुर व सादुलपुर से हिसार भाग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति पिछली सरकार द्वारा की जा चुकी है व पिछले बजट में इस कार्य के लिए 11 करोड का प्रावधान भी रखा गया था व रतनगढ़ डेगाना व सादुलपुर बीकानेर खण्ड के आमान परिवर्तन का आश्वासन दिया था लेकिन चालू बजट में इसके लिए कोई प्रा वधान नहीं किया गया है न ही रेवाड़ी-सादुलपुर व सादुलपुर-हिसार स्वीकृत शुदा भाग के लिए चालू बजट में धन की व्यवस्था की गयी है। अतः उक्त मार्ग के आमान परिवर्तन को बजट में शामिल करना जनहित में आवश्यक है1

चूरू से तारानगर नोहर व सरदार शहर से हनुमानगढ़, सीकर-नोखा वाया सालासर-सुजानगढ़ नयी रेल लाइन बिछाने का सर्वे किया गया था, जिस पर रेल विभाग के लाखों रूपये खर्च हो चुके हैं लेकिन चालू बजट में इसका कोई प्रावधान नहीं है, जनहित में उक्त नयी रेल लाइन डालना अत्यंत आवश्यक है।

मेरे क्षेत्र की सबसे बड़ी समस्या मानव सहित रेलवे क्रासिंग की है, जिसके अभाव में ग्रामीण जनता का एक दूसरे गांव में व अपने खेतों में जाना दुकर हो गया है। किसानों के ऊँटगाड़ी-ट्रेक्टर-जीप आदि साधनों को रेलवे क्रासिंग के अभाव में एक दूसरे गांव में व खेतों में जाने में अत्यंत कठिनाई होती है व दुर्घटना की संभावना हर समय बनी रहती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में लगभग 400 कि0मी0 रेलवे लाइन गुजरती है लेकिन मानव सहित व मानव रहित क्रासिंग बमुश्किल 20-25 ही है। अतः जनहित में चालू बजट में उत्तर पश्चिम रेलवे के बीकानेर डिवीजन में लोहारू बीकानेर के मध्य बेवड़-भोजाण रेलवे स्टेशन के पास,

हरपालू स्टेशन के पास, ग्राम कालरी कान्धरान गांव के पास, डोकवा हाल्ट स्टेशन के पास, हड़ियाल, दुधवाखारा स्टेशन के मध्य हड़ियाल टमकोर रोड पर दुधवाखारा, आसलू के मध्य लादड़ीया मार्ग पर मौलीसर स्टेशन, पायली गांव, बिग्गाबास रामसरा गांव, हेमासर गांव, बेनीसर स्टेशन, सूडसर स्टेशन के पास व रतनगढ़-डेगाना मार्ग पर बालसमंद के पास, सादुलपुर भादरा मार्ग पर पहाड़सर, ख्याली व भादरा, सादुलपुर सडक पर ढाणी छोटी के पास सादुलपुर हिसार के मध्य लसेड़ी इन्दासर आदि गांवों के पास मानव रहित या मान सहित रेलवे क्रासिंग की अत्यंत आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि उक्त स्थानों पर चलू बजट में समपार बनाने की व्यवस्था करे।

मेरे संसदीय क्षेत्र के चुरू-सादुलपुर-रतनगढ़-सुजानगढ-सरदारशहर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करायी गयी है, जिसका समय 2 बजे तक है, जिसे बढाकर शाम 5 बजे तक किया जाये। इसके अतिरिक्त श्री डूंगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा उपलब्ध कराना अत्यंत आवश्यक है। बीकानेर-चूरू पैसेंजर सवारी गाड़ी को सादुलपुर तक बढाने की आवश्यकता है एवं श्रीगंगानगर-जयपुर के लिए एक नयी गाड़ी चालू करने की आवश्यकता है, जिसका प्रावधान चालू बजट में किया जाये। दिल्ली-जोधपुर मेल मेरे सम्पूर्ण संसदीय क्षेत्र को जोडने के लिए उत्तर रेलवे की सबसे महत्वपूर्ण गाडी थी, आधा अमान परिवर्तन के कारण उसे बंद कर दिया गया। जब तक सम्पूर्ण आमान परिवर्तन नहीं हो जाता है, तब तक के लिए इसे डेगाना से दिल्ली तक संचालित किया जाये।

लिंक एक्सप्रेस का रामपुरा बेटी में ठहराव की मांग सालों से की जा रही है , इसका ठहराव भी आवश्यक है। रतनगढ-सरदारशहर मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन-बीग्गा-डूंगरगढ़ के मध्य जैसलसर हाल्ट स्टेशन स्वीकृत करना जनहित में अत्यंत आवश्यक है।

*Speech was laid on the table.

***SHRIMATI JYOTIRMOYEE SIKDAR (KRISHNA NAGAR): Please include the following Railway proposal of my Constituency :**

1. **Electrification of the Railway line between Krishna Nagar to Lalgala.**
2. **New rail line from Krishna Nagar to Karimpur.**
3. **Introduce one new train from Sealdah to Lalgala.**
4. **Provide stoppage of 'Bhairathi Express' at Delegram.**

Honestly I support this Budget.

*Speech was laid on the Table

*SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): Sir, at the outset, I am glad that I have been given a chance to speak on this Railway Budget. Sir, I am unhappy that the Railway Budget by the Hon'ble Railway Minister that Hyderabad-Karnataka region in Karnataka State stands neglected with no facilities provided in this year's Budget.

Doubling of line between Raichur and Guntakal was taken up long back and there has been no mention about the progress and I would like to know that at what stage this project is?

Apart from providing all rail facilities, I request the Railway Ministry to create a new Division in Hyderabad-Karanataka region at the earliest to give a boost for the development of the region.

Kottur-Harihar line forms an important link between the two coasts, East and West. The line, on completion would enable movement of iron ore to all the three Ports, Mangalore, Chennai and Vizag Ports and on the return journey, the goods train can carry fertilizers, coal, cement and other products. The line which is economically viable, should be given more emphasis and I urge upon the Minister to allocate adequate funds for the early completion of this project.

I urge the Minister that more facilities to be provided at Hubli which will be befitting its status as Zonal Headquarters.

In view of the existing broad-gauge line between Hospet and Guntakal is over-saturated, there is an urgent need to expedite the ongoing work of doubling of line between Hospet and Guntakal. This was essential to ease the traffic congestion and enable movement of iron ore to Chennai and Vizag Ports from Bellary-Hospet sector and also for introduction of new trains for the benefit of the passenger-public in this region.

The people of Bellary region have been nurturing a long-cherished dream of getting through trains between Chennai and Mumbai via Bellary and Hospet. I request the Railway Minister to consider this request also.

It is heartening to note that the Railway Minister has introduced a new train between Hubli and Chennai. My appeal to him is to ensure that the train runs via Hospet and Bellary.

Similarly, I appeal to him to introduce an another direct train to Mumbai via Bellary and realise the long-cherished dream of the people of this region.

Hospet in Bellary District is an important city with Hampi, the international tourist destination nearby. Apart from thousands of tourists thronging the city, a large number of office-goers travels between these two cities daily. Therefore, there is an urgent need to ply a push-pull train between the two cities not only for the benefit of office-goers but also to those wanting to visit Hampi.

I would also like to draw the kind attention of the Railway Minister to the fact that there are no day-time trains between Guntakal and Hubli causing lot of hardships to the passenger-public of the region. Prior to gauge conversion, there were several trains passing through Ballery during the day and I request you to kindly re-introduce all the trains prevailing prior to gauge-converstion.

If the Railway Minister considers/rectifies all these points, it will be very much helpful for the development of Hyderabad-Karnataka region in a large scale.

*Speech waas laid on the Table.

#*SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): Mr Speaker Sir, Tumkur is one of the fast developing cities in Karnataka State. It is just 53 miles away from Bangalore, the capital city of Karnataka. Siddaganga, the famous religious holy place of Veerashivas is situated here. Several educational institutions including technical colleges have come up here during the last three decades.

The two major areas of Tumkur city are the Someshwara extension and the Chennanjappa hostel. Everyday thousands of pedestrians move from one area to another. Several hundreds of school and college students have to move from one area to another here to reach their respective educational institutions. A number of accidents are taking place each day in these areas. Hence there were several agitations by the people demanding the construction of a railway bridge between Someshwara extension and Chennanjappa hostel. In future also the situation here among the public may go out of control at any time if the Railway Ministry do not take a quick decision and construct the rail bridge as per the aspirations of the people of Tumkur. Hence, I request the hon. Railway Minister and the Government of India to take up this long pending work of constructing over bridge between Someshwara extension and Chennanjappa hostel in Tumkur. The Centre should get all the cooperation from the Government of Karnataka such that the proposed work can be completed quickly.

Renovation and modernisation of Tumkur Railway Station is pending for a very long time. About 25 trains pass through Tumkur Railway Station daily. But strangely till today there is no waiting room for the travelling public. There is no seating arrangement at the station for the travelling people while they wait for their respective trains. The railway station which exists in Tumkur today is several decades old. Neither drinking water nor bathroom facility is available at this very old railway station at Tumkur. Therefore it is high time for the Ministry of

Railways and the Government of India to modernise this railway station with all the facilities immediately. The railway station at Kyatasandra in Tumkur is also a primitive station. The Centre should be sympathetic to the people of Tumkur and renovate this railway station without any loss of time. Similarly the railway stations at Nittur, Sampige, Gubbi, Tipatur in my Tumkur constituency should also be modernised as the need of passengers at these stations is very urgent.

Several *rasta roko* and *rail roko* demonstrations were held at different parts of Karnataka, particularly in Tumkur district demanding improved train services for Karnataka.

I request the Railway Ministry to look into these immediate needs of the people of Karnataka and particularly the requirements of Tumkur district and take appropriate steps.

#Speech was laid on the Table.
*Translation of the speech originally delivered in Kannada.

* SHRI ALAKESH DAS (NAWADWIP): Hon'ble Speaker Sir, I would like to draw the attention of the Minister of Railways through you. In my constituency i.e. Nawadwip Parliamentary Constituency of West Bengal, I have some proposals of railway development. The proposals are:

1. Sanctioning the project of gauge conversion from Santipur to Krishnagar (Narrowgauge to Broadgauge)
2. Previously train line was there from Sealdah to Dhaka through Ranaghat. Assam mail travelled from Sealdah to Gowahati *via* Bangladesh (then East Pakistan). The railway line still exists. So from Sealdah through Ranaghat (Eastern Pakistan) running of train to Dhaka is possible without any extra expenditure.
3. Allocation of more fund for the doubling of Kalinaragan Pur to Krishnagar railway line to complete in this year.
4. Allocation of fund for renovation of bridge No. 12 and near about 1 k.m. railway line from Halisahar Station (E.R.) such that from Ramaghat to Burdwan running of train is possible.
5. Doubling of Bandel to Katoa railway line.

The problems of Krishnagar Parliamentary Constituency of West Bengal.

Allocation of more fund to complete this year electrification of Krishnagar − Lal gola line.

Railway line from Krishnagar to Karimpur.

To construct flyover over NH34 railway truck (55 T) near Ranaghat totally by Railways.

***श्री भंवर सिंह डांगावास (नागौर) :** अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री के ध्यान में कुछ तथ्य लाना चाहूंगा।

भारत की आजादी से पूर्व जोधपुर रियासत में जोधपुर रेलवे के नाम से जोधपुर के तत्कालीन महाराजा द्वारा रेलों का संचालन होता था। इसी प्रकार बीकानेर रियासत के महाराजा द्वारा बीकानेर रेलवे का संचालन किया जाता रहा।

वर्तमान के पश्चिमी राजस्थान अर्थात जोधपुर क्षेत्र व उत्तरी राजस्थान अर्थात बीकानेर क्षेत्र की रेलें मेड़ता रोड़ जंक्शन पर मिलान खाती थी व खाती है। तत्पश्चात रेलें मेड़ता रोड़ से फुलेरा होकर जयपुर आती थी।

मेड़ता रोड़ जंक्शन अजमेर से रेल के रास्ते से करीबन 80 कि.मी. दूर है। अजमेर से पूरे दक्षिणी व पश्चिमी भारत में रेलें संचालित होती थी। मेड़ता रोड़ में उस समय कोई आबादी नहीं थी, परन्तु व्यापार की दृटि से, उस समय परगना (वर्तमान में जिला स्तर) मुख्यालय मेड़ता सिटी थी। अतः मेड़ता सिटी को उसी समय रेल द्वारा मेड़ता रोड़ से जोड़ा गया था। इस तरह मेड़ता रोड़ से मेड़ता शहर तक रेल जुड़ने से अजमेर की दूरी करीब 65 कि0मी0 रह गयी।

आजादी से पूर्व ही तत्कालीन महाराजा व अंग्रेज शासकों ने सर्वप्रथम मेड़ता सिटी को अजमेर से जोडने के लिए सर्वेक्षण करवाया था। उक्त सर्वेक्षण के समय लोहे के टुकड़े आज भी मेड़ता सिटी से लेकर अजमेर तक, जमीन में गड़े हुए विद्यमान हैं।

अजमेर से पुकर तक रेल लाईन वित्तीय वर्ा 2000-2001 में स्वीकृत हुई। इसे बनाने में भूमि अवाप्ति व अन्य काम हो रहें हैं। इस प्रकार मेड़ता सिटी से अजमेर के लिए दूरी और कम होकर अब सिर्फ 50-55 कि0मी0 ही दूरी रही है।

जहां तक सर्वेक्षण की बात रहती इस मार्ग का कई बार सर्वेक्षण हो चुका है। करीब 5 साल पहले जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, ने, मेरी प्रार्थना पर लिखित उत्तर दिया था कि उस साल के बजट में मेड़ता सिटी-अजमेर रेल बिछाने के सर्वेक्षण का व्यय बजट में ले लिया है।

मेड़ता सिटी यदि पुकर से जुड़ जाता है तो पश्चिमी व उत्तरी राजस्थान का सीधा सम्पर्क सम्पूर्ण भारत से विशेातः दक्षिणी व पश्चिमी भारत से हो जाता है व दूरी कम से कम 70 कि0मी0 कम हो जाती है। वर्तमान मेड़ता रोड़ से यदि अजमेर जाता होता है तो एक रेल मार्ग तो मेड़ता रोड से फुलेरा होकर वापिस अजमेर व दूरस मार्ग जोधपुर संभाग के लिए पाली मारवाड़ जंक्शन होकर है, जो बहुत अधिक रास्ता तय करना पड़ता है।

इसके जुड़ने से यात्रियों के साथ साथ 2 मेड़ता सिटी, बीकानेर, नागौर व जोधपुर कृाि मंडियों का माल, बहुत ही लाभप्रद किराये से जा सकेगा । इसके अतिरिक्त दो तीर्थस्थल भी सीधे जुड़ जायेंगे। वे हैं, तीर्थराज पुकर व विश्व प्रसिद्ध दरगाह शरीफ अजमेर। यहां हर साल लाखों भक्त दर्शन व जियारत को आते हैं। इस रेल मार्ग को जोड़ने के लिए राजस्थान सरकार ने भी मांग की है जो भारत सरकार, रेल विभाग में लंबित मुद्दों का सार पुस्तिका में पृठ सं0 17 पर " प्रस्तावित नयी रेल लाईन" में अजमेर को मेड़ता से जोड़ना उल्लेखित है।

उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, अध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसी साल के बजट में पुकर को मेड़ता सिटी से जोड़ने के कार्य का प्रावधान रखकर कार्य शुरू करवाने का कट करें।

इसके अतिरिक्त डेगाना से रतनगढ़ लाइन का गेज परिवर्तन व दरियाव महाराज के प्रसिद्ध धाम रेण पर किसी एक द्रुतगति की रेल का ठहराव स्वीकृत कराकर वहां लाखों श्रद्धालुओं को राहत दिलायें। मेड़ता रोड जंक्शन पर दूसरा ओवरब्रिज बनाने का कट करावें।

*Speech was laid on the Table.

* Shri S.K. Kharventhan (palani) : First of all I would like to thank the hon. Madam, Smt. Sonia Gandhi who has been kind enough to give me an opportunity to become a member of this august House and I would also like to thank the Prime Minister and Shri G.K. Vasan, President, Tamil Nadu Congress.

I welcome the Railway Budget for the year 2004-2005 presented by the Railway Minister on 6th July, 2004. Several innovative schemes have been announced which I hope would benefit the passengers and also the traders. I also would like to thank the Minister for introduction of four new trains for Tamil Nadu. However, as announced by the Minister himself, Tamil Nadu has not been given proper attention it deserves. There are many pending projects in Tamil Nadu which are long due but not taken up due to reasons not known. While financial crunch is cited as one of the reasons for not taking up important railway projects in Tamil Nadu, it is not known how many projects are taken up on priority basis in some of the States. But I thank the hon. Minister for giving due attention in pending projects in Tamil Nadu.

I would like to take this occasion to highlight some of the problems in my Constituency. As everybody is aware that Palani Constituency which I represent is the abode of Lord Karthikeya. It is a famous pilgrim centre and frequented by lakhs of people every year not only from Tamil Nadu but also from other States. But the facilities available here are awfully inadequate.

I wish to submit the following points for favourable consideration:-

The long pending projects in my Constituency is "Chamraj Nagar − Palani" BG line. The proposal was introduced by the British regime and survey was also conducted. The scheme is Chamraj Nagar (Karnataka) − Mattupalayam − Annore Avinashi − Padiyur (Kangeyam) − Dharapuram − Keeranur − Palani. [Kangeyam is famous for butter and textiles. Dharapuram is an ancient historic town. The Pandavas lived one year. 'Agnayadhavasam' at Dharapuram only. It was called as 'Viradapuram'. These towns have to be connected by rail. It will give huge revenue to the Government];

Another important route is Quilon − Coimbatore BG line. [This route will be well connected to devotees of Sabarimalai and Palani];

Laying up of a new railway line between Erode and Palani via Chennimalai − Kangeyam − Darapuram. This may be taken up on priority. Chennimalai is famous for textiles, Kangeyam is famous for textiles and butter. Core export units are available in Kangeyam and Chennimalai. It will not only benefit the area but also generate considerable revenue for the Railways];

Restoration of the unmanned level crossing near Kanakkampatti between Dindigul − Palani route (50-14 km. − 51/1);

Connecting of Karur and Tirupur *via* Vellakoil and Kangeyam [Karur, Vellakoil and Tirupur are important textile centres]. Huge foreign exchange is generated from these two centres. If they are connected, it will be a boost for the textile industry and consequent revenue for the Railways;

Modernisation and expansion of Palani Railway Station;

Declaration of Palani Railway Station as a model station and a 'A Class Station';

Improvement of infrastructural facilities in the Palani Railway Station;

Taking up the survey of Dindigul − Palani − Pollachi − Coimbatore and Pollachi − Palghat on priority basis by allocation of adequate funds;

Construction of a Rail Yatri Niwas in Palani Station to cater to thousands of devotees coming every day;

The passenger reservation facilities in my constituency are not adequate. I demand that a few more centres should be opened at Vellakoil, Kangeyam and Chennimalai so that the traveling public are not put to any difficulty in making their reservations.

Oddanchatram town in my Constituency is a very large market for vegetables and butter. Due to inadequate storage facilities, the vegetables and butter are not transported to other far off States. The Railway Minister has done well by introducing refrigerated coaches for transportation of perishable items. I request that a refrigerated coach on permanent basis may be introduced from Oddanchatram to other towns at least to Madurai and Chennai to begin with so that those coaches can be transported to other parts of the country easily. Due to this thousands of persons involved in production of vegetables and also butter would be benefited and also this backward areas would stand to improve.

The Railway Minister has announced a novel scheme of taking Railways to village. He has proposed introduction of village-on-wheels connecting important tourist places in rural and semi-urban areas. As stated by me earlier Palani is an important tourist area and if connected to other places in this scheme I am sure that not only areas will be benefited but also tourist travelling from States will find it easier to reach these places. People who wish to go to Sabarimala every year invariably come to Palani before pursuing their onward journey and I would like to say that about 20 lakhs devotees visit Sabarimala every year. Palani would be a gateway for visiting Sabarimala for devotees coming from northern and other States.

The introduction of welfare schemes for porters and coolies is ought to be appreciated. The announcement regarding more facilities for passengers like availability of drinking water, etc. is also a welcome one.

The introduction of kullar system (mud cups) which are environmental friendly will enable generation of large number of employment opportunities especially of rural artisans. It will give job to lakhs to 'kulalars (manufacturers of mud articles)'. Moreover, the kullar are more hygienic and user friendly.

* SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY) : Sir, the following demands may be considered by the Railway Ministry:

1. Construction of foot overbridge at Bandel in the Howrah Division of Eastern Railway.
2. Take urgent steps to solve the water-logging problem at Bandel, Adi Saptegram, Hooghly, Bhadreshwar, Chandanagar, Mankundu, Mogra, etc.
3. To provide better passenger amenities.
4. To increase no. of trains between Bandel and Howrah and Bandel-Sealdah via Hooghly Ghat.
5. To construct a subway at Mushtaphapur near Kamarkundu Station in the Howrah-Burdwan Chord line.
6. To help construct a flyover at Mogra and one at Kamarkundu in Howrah division.
7. To provide pay and use toilet at Chinsura Railway station and also provide safe drinking water there.
8. To provide land at Haripal Station in Howrah division for construction of Bus stand by Haripal Panchayat Samity in the interest of Railway passengers.
9. To construct a new level crossing at Chandanpur in the Howrah Burdwan Chord.
10. To run Rajadhani Express to Delhi on Sunday from Howrah via Gaya.
11. To construct a new platform subway at Bandel connecting all the platforms.
12. To expedite the doubling work of Bandel − Katwa and Sheoraphuly − Tarakeswar lines.
13. To connect the Howrah Burdwan chord with the Tarakeswar Branch line near Nalikul and connect it to Sealdah.
14. To provide Railway land to Singur Panchayat Samity in the Hooghly district of West Bengal for construction of alternative path for Railway passengers.

* Shri hannan mollah (uluberia) : Sir, I like to make following points on Railway Budget. I congratulate Railway Minister for presenting a people-friendly Railway Budget for 2004-2005. I request the honourable Minister to take

early steps on the following issues.

Howrah - Amta Broad Gauge line is yet to complete though its foundation stone was laid in 1982. This caused serious dissatisfaction among the people. Hon. Minister promised to complete the work upto Amta in current financial year. I would urge upon the Minister to stick to his promise and see that it is completed soon and he comes for its inauguration in the end of this year.

Originally Plan is to construct new BG line from Howrah-Amta, Howrah-Champadanga-Shiakhala. After completion of Howrah Amta section, Amta-Chempa-Danga-Shiakhala section should be taken up and that should be completed soon.

Secondly, the Howrah Station is very congested and it is very difficult for Trains from South Eastern Railways to accommodate there as this is under Eastern Railway. A proposal for a new Terminal at Padmapukur-Shalimar for South Eastern Railway was discussed and decision was taken for construction of this new Terminal. But no further action has been taken on that. I would request you to kindly expedite the construction of that Terminal which will facilitate easy movement for S.E. Railway Passengers to get direct access to Kolkata *via* Second Hooghly Bridge.

Thirdly, a large number of Passengers travel from my district Howrah to Hooglhly and Bardhaman districts. They use S.E. Railway local Trains and come to Howrah Stations and then change the Train and take Local Trains of Eastern Railway. It causes big crowd at Howrah Platform and also more time-loss for them. If some S.E. Railway local (EMU) Trains from Khargapur are directly go to Eastern Railway section via Bamungachi − Liluah through existing Railway

Tracks, it will be highly beneficial for thousands of commuters. They can avoid crowd of Howrah Platform and save time and go to their destination without changing Trains. This may be examined and introduced jointly by S.E. Railway and E. Railway.

My Home Station CHENGAIL in S.E. Railway under Khargapur Division is neglected. I would request you to improve the Station, raise the height of the Platform, provide better and clean toilets, improve and repair the approach roads and provide other passenger amenities. Besides, I have a very long-standing demand. On the Northern side from Chengail Station to Paschim Bauria, my native village, there is no road, though there is enough land to construct such road. It will not cost Railway much money. But as a gesture to an M.P., it can be done. So I would request you to kindly intervene so that S.E. Railway Authority construct a road from Chengail Station to Paschim Bauria Mollapara unmanned level-crossing and a small path-bridge on Gauriganga Canal. It will be of a great benefit to hundred of my own villagers.

You are aware about the problems of thousands of Railway hawkers at Howrah Station. They are from refugee family. Most of them belong to SC and OBC and minority families. They are all unemployed; many of them are also educated. But Railway Authority in Howrah Station and Khargapur − Howrah and Howrah Bardhaman sections always harass and attacks on those poor hawkers. They are implicated in false cases. They are brutally beaten. The news-paper venders were attacked by R.P.F. many times. You were kind enough to meet the MP's at Kolkata and assured protection of the Howkers. In spite of that Eastern Railway Authority is resorting to some attacks on the hawkers. There was big hawkers rally at Kolkata but the G.M. Eastern Railway, failed to meet delegation of MP's to discuss the problem. I would urge upon you to consider the problem of those poor people. Arrange for license for Railway hawkers at Platform and at Trains and levy a reasonable license fee, so that they can get an identity and do their business peacefully. I also would urge upon you to check your R.P.F. from attacking the poor hawkers, snatching and destroying their materials and implicating in false cases. This minimum human behaviour should be ensured to our citizens.

I urge upon the honourable Minister to consider these proposals and take positive action so that thousands of our people are benefited.

[*]**डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद)** : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसमें निम्नलिखित जोड़ दिया जाए।

1. सम्भल जिला मुरादाबाद में सम्भल हातिम सराय के नाम से रेलवे स्टेशन है, जहां से आगे ट्रेन नहीं जाती है, ऐसा मालूम होता है कि सम्भल से आगे दुनिया की आबादी नहीं हैं। सम्भल एक ऐतिहासिक शहर है जो राजधानी भी रह चुका है। मुगलों के दौर में यह सूबा था, लेकिन आज केवल तहसील है। रेलवे से न जुड़ा होने के कारण सम्भल की तरक्की रुकी हुई है। लिहाजा सम्भल हातिम सराय को वाया हसनपुर, गजरौला मेन लाइन से जोड़ दिया जाए। वर्ा 1998 में मैंने रेल वे बजट के मौके पर यह मसला हाउस में उठाया था, जिस पर सर्वे के आदेश हुए थे और इसका सर्वे भी हो चुका है। लेकिन अभी तक आगे की कार्यवाही नहीं हुई है।

2. अतः आपसे अनुरोध है कि सम्भल हातिम सराय रेलवे स्टेशन को वाया हसनपुर, गजरौला मेन लाइन से जोड़ दिया जाए, ताकि सम्भल के रहने वालों को तरक्की करने का मौका मिल सके।

*Speech was laid on the Table.

*श्री सीताराम सिंह (शिवहर) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं और अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं। यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, यह सराहनीय कदम है। माल भाड़ा भी नहीं बढ़ाया गया है, यह भी सराहनीय है। कुल्हड़ की व्यवस्था की गई है, जिसके लिए कुम्हार भाइयों को रोजगार मिलेगा। खादी का कपड़ा व्यवहार में लिया जाएगा, इससे बुनकरों को काम मिलेगा। इसी तरह से कुली भाइयों को परिवार के साथ यात्रा करने के लिए पास उपलब्ध कराए जाएंगे और शहीदों की विधवाओं को दी गई सुविधा भी सराहनीय है। इसी तरह से बेरोजगार युवकों को इंटरव्यू के लिए किराए में दी गई छूट दे कर उनकी सहायता की गई है। इसी तरह से 15 नई रेलगाडियां चलाकर देश का विकास करने का काम किया गया है। विद्युतीकरण के काम को भी आगे बढ़ाने का काम किया गया है। छपरा में पहिया कारखाना देकर इस क्षेत्र को औद्योगिक नक्शे पर लाने का काम किया गया है। मोनिहारी शिवहर, सीतामढ़ी रेल लाइन का सर्वे शुरू करवाने के लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं। नरकटियागंज, सीतामढ़ी के बीच समनपुर स्थान है जहां दुग्ध उत्पादकों को रोजगार मिलेगा। मोतीहारी, सीतामढ़ी, गया, शिवहर रेल लाईन का सर्वे कार्य सराहनीय कदम है। संथाल से सीतामढ़ी के बीच में घोड़ासाहन से चैनपुर के बीच समनपुर में रामरूप नगर हाल्ट बनाने की मांग बहुत दिनों से चली आ रही है इसी तरह से बिहार से मथुरा के लिए सीधी ट्रेन शुरू करना भी बहुत आवश्यक है।

आज रेलवे में सुरक्षा के लिए इतने काम किए जा रहे हैं, लेकिन मैं जानना चाहता हूं कि क्या गोधरा घटना की जांच की गई है और क्या उस जांच रिपोर्ट को तत्कालीन रेल मंत्री जी ने सार्वजनिक किया है। यदि जांच नहीं की गई है तो सारी घटना की जांच की जानी चाहिए तथा दोाी लोगों को जिन्होंने दंगे करवाए, उनके नाम सार्वजनिक किए जाने चाहिए।

इन्हीं श्ब्दों के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद देता हूं।

---

*Speech was laid on the Table.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

At the outset, let me congratulate Shri Lalu Prasad and applaud the steps that he has taken in his first Budget on Railways. â€¦ (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: No cross-talks please.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : Perhaps after long years, the common people of this country seem to be feeling that there is somebody who looks after their interests, especially the people who are travelling in the trains. I also congratulate him for his proposal where there is no hike in the passenger fare and freight rate. He proposed that he would introduce 15 new trains and the frequency of 13 existing trains would be increased. He proposed to extend nearly 24 trains that are running in different parts of the country. He has also reduced the age of senior citizens to avail of 'senior citizen concession', from 65 years to 60 years. He said that the patients of cancer, thalassaemia, heart disease, etc. would get nearly 75 per cent of the concession. He proposed that for railway safety, he would have more than 3500 constables and that for cleanliness, he would constitute a task force under 'Operation Cleanliness'. He proposed that nearly 775 new gauge conversions will take place during 2004-05.

I also congratulate him for enhancing railway tourism, especially for common people, and for his proposal to fill the backlog of vacancies reserved for SC/STs and OBCs.

MR. SPEAKER: Please refer to points only because not much time is left.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : I am only making points.

I also congratulate him for suggesting steps to improve catering services besides partial removal of monopoly in stalls, and in availing contracts of scraps from Railways. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Please keep silence in the House. Some importance is to be given to this very important subject. We are not able to hear the hon. Member.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : Having said this, I request the hon. Minister to just listen to this. Sir, I request the Cabinet Minister to listen to this. A large part of Western Railway falls in Gujarat. There is a long pending demand of Gujarat for shifting the Western Railway Headquarters to Gujarat. This demand has been long pending and still it has not been met.

I request the hon. Minister to look into this demand of Gujarat. Besides this, there is a demand of gauge conversion between Himmatnagar-Ahmedabad-Udaipur. This will not only help us to have a line converted into broad gauge but will also open up Delhi line.

I would also like to draw his attention to the fact that the former Railway Minister had sanctioned a 15 km. railway line between Modasa and Shamlaji Road. If this 15 kms. railway line is laid, it will open up a new rail route from Delhi-Chittorgarh-Udaipur-Modasa-Nadiad-Mumbai. At present there are only two routes; one route comes from Mathura and other comes *via* Ajmer and Abu Road. If this 15 kms. stretch of new railway line is laid, there will be a completely new rail route which will connect Delhi and Mumbai. The survey work has already been over. I would request Lalu Ji, as it is under his discretion. I do not think he has to go to the Planning Commission or to the Finance Minister to get this project sanctioned. We are told that it is under his discretion. From his own Budget he can sanction the amount and lay this railway line between Modasa and Shamlaji Road which will connect people from the entire Gujarat as well as Rajasthan with Mumbai and Delhi.

I congratulate the hon. Minister for approving a Budget of Rs.51 lakh for level crossing No.81/A in my constituency. I would like to request and invite him to come to Gujarat to perform *Bhoomi-poojan* to start this new railway line as also the railway over bridge.

The Minister has suggested a number of surveys to be done. I would request him to make a survey of Khedbrahma-Ambaji-Abu Road which will connect Abu Road to Ahmedabad *via* a different rail route. Ambaji is not only a pilgrimage place but there are marble mines also. It is a tribal region and it is not connected with any of the railway line so far. It is only a 15 km. stretch. I request the Minister to initiate a survey on this railway line also.

I congratulate the Minister for presenting a common people-friendly budget. I applaud him for all the steps that he has taken and thank him for giving such a nice Budget to the people of this country.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय लालू जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

महोदय, रेल मंत्रालय का प्रमुख कार्य रेल का सही संचालन और विकास है, लेकिन रेल मंत्रीजी इसको भूल गए हैं। मैं उदाहरण देना चाहता हूं, घर की गृहणी को पेंटिंग बहुत अच्छी आती है, लेकिन वह बच्चों का ध्यान नहीं रखती, तो पेंटिंग की क्या सार्थकता है। उसी प्रकार से कुल्हड़, मट्ठा और खादी की बात करना और रेल में कुशलता नहीं लाना और संचालन भली प्रकार से नहीं करना, योजनायें नहीं बनाना, लम्बित परियोजनाओं के पैसे की व्यवस्था नहीं करना - ऐसे बजट को देश का बजट नहीं कहा जा सकता है। यह बजट केवल वाह-वाही प्राप्त करने के लिए है। यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया, माला भाड़ा नहीं बढ़ाया गया, आपने बहुत अच्छा काम किया, लेकिन रेलवे की लम्बित परियोजनायें, जिनके लिए करोड़ों रुपयों की आवश्यकता है, उन लम्बित परियोजानाओं को पूरा करने के लिए पैसे की व्यवस्था नहीं की गई है। यदि इस बारे में कोई रास्ता दिखाते, तो अच्छा था। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट दिशा विहीन, विकास िवरोधी, दूरदर्शिता रहित है। इस बजट के माध्यम से केवल तत्काल वाह-वाही प्राप्त करने का लक्ष्य सामने रखा गया है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि बजट में राजस्थान की घोर उपेक्षा हुई है। क्षेत्रफल की दृटि से राजस्थान सबसे बड़ा राज्य है। राजस्थान से संबंधित पुश्कर और अजमेर रेल लाइन् चार वार्ों से लम्बित पड़ी है। इस स्थान पर रेल लाइन निकालने के बारे में तय हुआ था।

16.00 hrs.

काम भी शुरु हो गया, पैसे भी मंजूर हो गए, सर्वे भी हो गया लेकिन इस बजट में अजमेर-पुकर का तनिक मात्र नाम नहीं लिया है। चित्तौड़ और उदयपुर का नाम ले लिया कि चित्तौड़ को उदयपुर से आमान परिवर्तन कराया जाएगा लेकिन चित्तौड़ और अजमेर के बीच का जो हिस्सा है उसकी क्या स्थिति होगी। जब तक अजमेर-भीलवाड़ा, चित्तौड़ और उदयपुर लाइन पूरी नहीं बनेगी और इसके बाद चित्तौड़, उदयपुर से आगे हिम्मतनगर तक छोटा टुकड़ा ब्रॉडगेज में नहीं बदलेगा तब तक इसकी उपयोगिता नहीं होगी। दक्षिणी राजस्थान आदिवासी बहुल इलाका है। बांसवाड़ा इलाके के लाखों लोगों ने रेल नहीं देखी है। इन लोगों की मांग है कि रतलाम-नीमच से उदयपुर की लाइन निकल जाए तो उनको भी रेलवे के दर्शन नसीब होंगे लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि इस बजट में इसके बारे में कुछ नहीं दिया है। पहले रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने जिन रेल लाइनों को स्वीकार किया था उन्हीं को जोड़ दिया है। एकःआध वही है। राजधानी एक्सप्रेस के फेरे बढ़ाने की बात कही गई है। राजधानी एक्सप्रेस बहुत महंगी गाड़ी है। आम आदमी को उससे कोई मतलब नहीं है। आम आदमी को ले जाने वाली गाड़ी के फेरे बढ़ाते या उनमें अनरिजर्व्ड डिब्बे लगाते तो आम लोगों के बारे में कुछ हो सकता था। पिछले रेल मंत्री ने पटना और अजमेर के बीच रेल चलायी थी। अजमेर लाखों लोग आते हैं। बिहार, बंगाल से लाखों लोग मुईनुउद्दीन चिश्ती की दरगाह पर अकीदत के फूल चढ़ाने आते हैं। लाखो लोग पुकार के दर्शन करने के लिए आते हैं। वह गाड़ी अजमेर-पटना के बीच हफ्ते में एक बार चलती है। अगर इस पर रेल मंत्री की कृपा हो जाए और उस गाड़ी के फेरे बढ़ा दिए जाएं तो बिहार, यूपी और अन्य राज्य में जो रास्ते में पड़ते हैं, वहां के लोगों को सहारा प्राप्त होगा और आने-जाने की सुविधा होगी।

अजमेर से हावड़ा पहले एक गाड़ी चली थी और वह सप्ताह में एक बार चलती है। मैं चाहूंगा कि अजमेर का जो अन्तर्राट्रीय महत्व है, उसकी तरफ ध्यान दिया जाए। अजमेर और पुकर पर्यटन की दृटि से बहुत महत्व रखते हैं। हरेक पर्यटक अजमेर और पुकर जाता है। ये धार्मिक तीर्थ स्थलों की दृटि से जाने जाते हैं। अजमेर और पुष्कर का अपना महत्व है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि वह अजमेर को और अधिक रेलों से जोड़ने का प्रयास करें। फुलेरा और जयपुर में पहली बार दोहरीकरण का काम स्वीकार हुआ है। दिल्ली और जयपुर के बीच क्या होगा। अजमेर के आगे फुलेरा और अजमेर के बीच क्या होगा, इसके बारे में नहीं बताया है। इन्होंने सर्वेक्षण के काम गिनाए और उनकी संख्या बढ़ा दी। इनमें पुकर- मेड़ता का भी नाम है। इसका पहले कई बार सर्वेक्षण हो चुका हैं। मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि अजमेर और पुकर रेल लाइन के लिए ज्यादा पैसा मंजूर किया जाए। नई रेल लाइन बननी है, जो शीघ्र बनवायें लेकिन पुकर से मेड़ता को भी जोड़ दिया जाए ताकि पश्चिमी राजस्थान से बीकानेर से जोधपुर का जो रूट है, उसमें अजमेर जुड़ जाएगा, पैरेलल रास्ता प्राप्त हो जाएगा और सहूलियत होगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़ को प्राथमिकता के आधार पर आमान परिवर्तन हेतु जोड़ा जाए। ब्यावर एक लाख से ऊपर की आबादी का क्षेत्र है। मेरे संसदीय क्षेत्र में आश्रम एक्सप्रेस जाती है। अगर वहां दो मिनट का ठहराव दे दें तो आसपास के लोगों और फौजी लोग जो सेना में सेवा करने के लिए जाते हैं, उनको सुविधा होगी। अजमेर से आगे ब्यावर, अजमेर से पहले किशनगढ़ मार्बल की मंडी हैं। अजमेर से आगे ब्यावार एक लाख से ऊपर की आबादी का शहर है। वहां आश्रम एक्सप्रेस को ठहराव प्रदान किया जाए तो इससे वहां की जनता को बहुत बड़ी सुविधा प्राप्त हो जाएगी।

अंत में मैं कहना चाहूंगा कि अजमेर से हरिद्वार, अजमेर से अमृतसर और अजमेर से दक्षिण भारत को जोड़ने वाली गाड़ियां चलायी जाएं। वहां मरूधर एक्सप्रेस चलती है। जोधपुर से वाराणसी उसे सप्ताह में दो दिन मारवाड जंक्शन होकर और अजमेर, जयपुर होकर चलाया जाए तो वहां के लोगों को सहूलियत मिलेगी। बांदीकुई-आगरा फोर्ट जो रेल लाइन है, दस साल से हम आमान परिवर्तन धीरे हो रहा है । परेशान हो रहे हैं। वहां मीटर गेज लाइन है। आमान परिवर्तन धीरे हो रहा है। अब

आपने कहा है कि उसके लिए पैसे मंजूर किए हैं, उसे शीघ्र पूरा किया जाए । लेकिन बहुत कम पैसा दिया है। मान्यवर, मेरी अंतिम बात यह है किâ€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप चार बार अंतिम बात कह चुके हैं। खैर, बोलिये।

प्रो. रासा सिंह रावत : अध्यक्ष जी, आगरा फोर्ट रेल लाइन को शीघ्र पूरा कराया जाये और अहमदाबाद-आगरा फोर्ट के बीच में एक नई गाड़ी चलाई जाये। जो पहले गाड़ी चलती थी,वह बहुत लोकपिय तथा जनोपयोगी थी तथा लाभ में चल रही थी। मेरी आपसे प्रार्थना है कि राजस्थान में लम्बित अन्य रेल परियोजनाओं को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जायेâ€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : लालू जी, प्रो. रावत आपसे प्रार्थना कर रहे हैं।

प्रो. रासा सिंह रावत : राजस्थान के दक्षिण भाग में तथा शेखावटी में ब्रॉड गेज लाइन नहीं पहुंचने से विकास कार्य रुका हुआ है। वहां ब्राड गेज लाइन पहुंचाने की सुविधा प्रदान की जाये। मुझे आशा है कि आप राजस्थान को नई रेले तथा रेललाइनें देकर सभी सुविधायें प्रदान करेंगे।

MR. SPEAKER: The names of those hon. Members who have already submitted their written speeches or statements will not be called. Those will already be on record. Therefore, there is no question of calling their names.

...(*Interruptions*)

SHRI M.M. PALLAM RAJU (Kakinada): Sir, what if we would like to speak instead?

MR. SPEAKER: No. There is no question of 'instead'.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: This is not the way to co-operate with the Chair.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: This is very unfortunate.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: I shall come to you afterwards.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Now, Dr. Rajesh Mishra.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल) :अध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। आपके निर्देश पर सभी माननीय सदस्य लिखित रूप से अपना भााण दे दिया। हम लोगों ने सोचा कि माननीय रेल मंत्री जी इस डिबेट का जवाब देंगे। इसी आधार पर सभी सांसदों ने लिखकर दे दिया जबकि हमारा नाम लिस्ट में भी है। इसलिये मैं आपसे नि वेदन करूंगा कि जो सदस्य बोलना चाहें और जिनके नाम लिस्ट में हैं, उन लोगों को बोलने दें।

डॉ. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने रेल बजट पर हमें बोलने का अवसर दिया। मैं इस सरकार के माननीय प्रधान मंत्री, श्रींमती सोनिया गांधी और माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं और रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं। मैं सिर्फ रेल बजट की तारीफ नहीं करना चाहता बल्कि इस पूरे बजट को पढ़ने के बाद मैं इस निर्का पर पहुंचा हूं कि कि रेल बजट को प्रस्तुत करने के पीछे जो सोच माननीय रेल मंत्री जी की है, मैं उसकी प्रशंसा करना चाहता हूं।

अध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी ने साधारण दर्जे, स्लीपर क्लास, ए.सी.-प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी के किराये में एक पैसे की भी वृद्धि नहीं की है। इस देश के पूरे जनमानस ने तथा समाज के अंतिम तथा सर्वोच्च व्यक्ति ने इस रेल बजट की सोच की तारीफ की है। माननीय रेल मंत्री जी ने माल-भाड़े में भी एक पैसे की वृद्धि नहीं की है। इससे चाहे छोटा व्यापारी हो या बड़ा व्यापारी हो, उसे लाभ मिला है। वे सभी इस सोच की तारीफ करते हैं।

अध्यक्ष जी, मैं उत्तर प्रदेश विधान सभा का 2-3 बार सदस्य रह चुका हूं लेकिन संसद में पहली बार आया हूं, अतः एक प्रकार से नया सदस्य हूं ।लेकिन हम कहना चाहते हैं कि सामने बैठे हुए लोग जिस तरह से रेल बजट पर बोल रहे हैं या माननीय रेल मंत्री जी या पूरी सरकार के बारे में बोलते हैं तो मेरे जैसा व्यक्ति भी यह कहने के लिए विवश हो जाता है कि जिनके चेहरे पर, जिनके दामन पर छः साल में छः सौ दाग लगे हो, उन्हें किसी को भी दागी कहने का अधिकार नहीं है।

अध्यक्ष महोदय, जब माननीय रेल मंत्री जी ट्रेनों के अंदर खादी की चादर, खादी के परदों की बात करते हैं तो मैं कहना चाहता हूं कि वह सिर्फ खादी कपड़े की बात नहीं करते, बल्कि इसके पीछे छिपी सोच की बात करते हैं, जिस सोच का महात्मा गांधी जी ने हिन्दुस्तान की आजादी में सबसे ज्यादा प्रयोग किया था। खादी के पीछे जो उनकी दूरदर्शिता है, देश में जो बुनकर हैं, जो कपड़े और धागे की कताई करते हैं, उन्हें इससे रोजगार मिलेगा, इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी की तारीफ करता हूं।

जब माननीय रेल मंत्री जी कुल्हड़ की बात करते हैं तो कुल्हड़ से उन लोगों को कट होता है जो करोड़पति और अरबपति हैं। लेकिन जब हम कुल्हड़ के प्रयोग की चर्चा करते हैं तो उससे हिन्दुस्तान के कुम्हारों को रोजगार मिलता है। उनके इस सोच के लिए हम रेल मंत्री जी की तारीफ करना चाहते हैं।

जब माननीय रेल मंत्री जी वैन्डर्स और कुलियों के लिए फ्री टिकट की बात करते हैं तो महसूस होता है कि यह सरकार हिन्दुस्तान के समाज के सबसे गरीब तबके के लिए सोचती है।â€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Those who are interrupting any hon. Member who is speaking, will not be called to speak.

डॉ. राजेश मिश्रा : जब माननीय रेल मंत्री जी बेरोजगार नौजवानों के लिए ट्रेनों में निःशुल्क यात्रा की बात करते हैं, जो नौकरी के लिए दर-दर भटक रहे हैं, हम उसके पीछे रेल मंत्री जी की उस सोच की तारीफ करते हैं कि आज देश के करोड़ों नौजवान बेकार और बेरोजगार घूम रहे हैं, उनकी मदद करने वाला कोई नहीं है, इसके लिए हम माननीय मंत्री जी की इस सोच और नीयत की तारीफ करते हैं।

हम कहना चाहते हैं कि पूरे रेल बजट में, प्रशंसा की बात अलग है, लेकिन रेल बजट के पीछे सरकार की जो सोच, थीम और नीयत है, उससे रेल मंत्री जी की नीति, नीयत और सोच स्पट हो जाती है। महोदय, मैं कुछ सुझाव रेल मंत्री जी को देना चाहता हूं। वाराणसी हमारे हिन्दुस्तान का सबसे प्राचीनतम और जीवंत शहर है और यह सिर्फ हिन्दुस्तान ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया का सबसे प्राचीनतम और जीवंत शहर है, जिसे मैं रिप्रेजेन्ट करता हूं। वाराणसी अनादिकाल से संस्कृति और धर्म की राजधानी रहा है।

अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने स्क्रैप की नीलामी पर जो रोक लगाई है और उसके यूज की बात की है, वह निश्चित रूप से काबिले-तारीफ है। यह इसलिए काबिले-तारीफ नहीं है कि आप इसका उपयोग करेंगे, बल्कि इसमें जो माफियागिरी हावी थी, उस पर आपने प्रतिबंध लगाया है, जो वास्तव में तारीफ के काबिल है। मैं सबमिट करना चाहता हूं कि जो रेल के बड़े-बड़े कारखाने है और जो सामान कारखानों में उपलब्ध हैं, वह सामान वहां के अधिकारियों द्वारा बाहर से मंगाकर पैसे का जिस तरह दुरुपयोग किया जा रहा है, जैसे उदाहरण के तौर पर मैं कहना चाहता हूं कि वाराणसी के अंदर डी.एल.डब्ल्यू. है।â€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Please mention only the points.

डॉ. राजेश मिश्रा : वह डीजल रेल का बहुत बड़ा कारखाना है। मैं कहना चाहता हूं कि बाहर से खरीदकर जो सामान वहां आ रहा है, जबकि वह कारखाने में उपलब्ध है, उस पर आपने प्रतिबंध लगा दिया है, यह काबिले-तारीफ है।

मैं कहना चाहता हूं कि वाराणसी के फूलपुर में खालिसपुर एक जगह है। वहां स्लीपर का कारखाना स्व. पंडित कमलापति त्रिपाठी, जब रेल मंत्री थे, उनके द्वारा स्थापित किया गया था। आज वह कारखाना बंदी के कगार पर है, पूरी तरह से बंद नहीं हुआ है, लेकिन बंदी के कगार पर जरूर पहुंच गया है। हमारी रेल मंत्री जी से करबद्ध प्रार्थना है कि इस कारखाने को अपग्रेड कराकर चलवाने का काम करें। हम आपसे कहना चाहते हैं कि बनारस के अंदर मडुआडीह स्टेशन पर फ्लाईओवर बनाने का प्रस्ताव भेजा गया है। यह प्रोपोजल आलरेडी आपके पास है तथा कज्जाकपुरा चौराहे पर भी एक फ्लाईओवर बनाने की बात है। इस फ्लाईओवर के अभाव में पूरा बनारस जाम हो जाता है।

मैं बहुत आभारी होउंगा यदि रेल मंत्री जी बनारस आएं। मैं चाहता हूं कि बाबा विश्वनाथ के दर्शन आपको कराऊं , आपके द्वारा उनका जलाभिोक हो और आप इसकी घोाणा करें। एक ट्रेन और बनारस से बंगलौर के लिए चलाई जाए। इससे बनारस के बुनकरों को बंगलौर में बाज़ार मिलेगा। मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

MR. SPEAKER: Shrimati Tejaswini Seeramesh .

...(*Interruptions*)

MR SPEAKER: Dr. Mishra, I thank you very much for your cooperation. Hon. Members, please be quiet. I have called her.

...(*Interruptions*)

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERAMBUDUR): Sir, Shrimati V.Radhika Selvi was earlier permitted to lay her speech on the Table. That was her maiden speech. So, I would request you to give her an opportunity to speak.â€¦ (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: She may make her maiden speech at the proper time.

...(*Interruptions*)

***श्री सीता राम यादव** (सीतामढ़ी): माननीय महोदय, मैं आपके माध्यम से मा0 रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि श्री लालू जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसे समर्थन करता हूं।

1. मुजफ्फरपुर सीतामढी नयी रेल लाइन जो दस साल पहले स्वीकृत हुआ है, मंद गति से काम चल रहा है। कृपया 100 करोड रूपये स्वीकृत किये जायें ताकि इस रेल लाइन को पूरा कराया जाये।
2. दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकियागंज छोटी लाइन को बडी लाइन में परिवर्तन करने का काम चल रहा है। कृपया पर्याप्त साधन देकर बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।
3. मुजफ्फरपुर-नारायणपुर-ओराई-जनकपुर रोड सुरसंड जयनगर नयी रेल लाइन 1997 में सर्वे हेतु स्वीकृत हो गयी है। कृपया सर्वे कार्य अगर पूरा नहीं हुआ है तो उसे पुनः सर्वे कराकर रेल लाइन बिछाया जाये।
4. सीतामढ़ी-सोनवरसि परिहार-सुरसंड - जयनगर नयी रेल लाइन का सर्वे कराकर नयी रेल लाइन बनायी जाये।
5. मुजफ्फरपुर सीतामढी नयी रेल लाइन जो दस साल पहले स्वीकृत हुआ है, मंद गति से काम चल रहा है। कृपया 100 करोड रूपये स्वीकृत किये जायें ताकि इस रेल लाइन को पूरा कराया जाये।
6. दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकियागंज छोटी लाइन को बडी लाइन में परिवर्तन करने का काम चल रहा है। कृपया पर्याप्त साधन देकर बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।
7. मुजफ्फरपुर-नारायणपुर-ओहार्द-जनकपुर रोड सुरसंड नयी रेल लाइन हेतु 1997 में स्वीकृत हो गयी है। कृपया सर्वे कार्य अगर पूरा नहीं हुआ है तो उसे पुनः स र्वे कराकर रेल लाइन बिछाया जाये।
8. सीतामढ़ी-सोनबरस-परिहार-सुरसंड - जयनगर नयी रेल लाइन का सर्वे कराकर नयी रेल लाइन बनायी जाये।

---

*Speech was laid on the Table.

*SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK) : Sir, I table the following issues relating to Railway facilities in my area. I seek your indulgence for forwarding the same to Shri Lalu Prasad, Union Railway Minister for his favourable consideration.

1. Allocation of fund for double line from Rajagoda Station to Durgachak Station, Haldia West Bengal.
2. ROB at Ranichak, on Haldia − Panskura line, ROB at Bhogpur on Panskura − Howrah Line.
3. Stoppage of Coromandal Express, Gitanjali Express, Falaknama Express, Mumbai Mail and Trivandram Express at Mechada Station, which is adjacent to Tamluk District Headquarter of Purba Medinipur.
4. Restoration of directs booking of betel-leaves from Mechada and Panskura Station instead of rebooking system.
5. Adequate supply of parcel van for transportation of betal-leaves from Mechada and Panskura.
6. New line from Uluberia to Mahishadal Station on Panskura-Haldia line.
7. Introduction of two pair local passenger train from Haldia to Howrah.

---

* Speech was laid on the Table.

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH (KANAKPURA): Respected Speaker, Sir, I am very much thankful to you for providing me this great opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, I feel the Railway Budget is very important. The railway is the lifeline of the common man of India. One can see the very people's friendly touch in the UPA Government's Railway Budget where we can see the leadership of Shrimati Sonia Gandhi, Shri Lalu Prasad's touch and even the UPA Government's allies' touch − where the Left Parties and others are there. I feel that this is a very friendly Budget to the common man, to the poorer sections and the middle-class travellers.

In this Budget, importance is given to the eco-friendly things. Certain measures have been taken which are very important. *Swadeshi* ideology or the *swadeshi neeti* is there. The point is that the common man is travelling in the trains. As I told earlier, they have taken certain measures. These are very much appreciative. The common man will be benefited very much with these things.

I will not take much time because I know time is very precious. Every hon. Member has to speak. But as far as my State of Karnataka is concerned, I do not know why Shri Lalu Prasad has not taken much care. I think because of shortage of time and other things, he could not take care of it. I hope he will attach much importance to the State of Karnataka to finish all our unfinished projects. In my constituency, I am representing 27 lakh voters where there is no irrigation facility, there is no tourism facility. To help the common man, I would request the Railway Ministry to introduce some new lines. During the regime of the former Prime Minister Shri Devegowda, a survey was conducted to connect Bangalore *via* Kanakapura and some tourism spots like Sangam and others. The common people will be benefited by the new line. I would, therefore, request the hon. Minister to kindly consider this line.

Next, the electrification of Bangalore-Mysore railway line is also there. I am requesting the hon. Minister to take care of this. I hope the hon. Minister as also the UPA leadership will take care of my constituency.

With these words, I thank you very much for providing me the time.

MR. SPEAKER: It is a very able speech. Because of your kind cooperation, I am sure, the hon. Railway Minister will consider your requests.

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इस रेल बजट का विरोध करते हुए निवेदन करना चाहती हूँ कि मैं जिस क्षेत्र से निर्वाचित हुई हूँ, उस क्षेत्र में रेल के एक नए प्रोजेक्ट का काम चालू है - कुर्दवाड़ा-उस्मानाबाद-लातूर - लेकिन बजट में पैसा न देने की वजह से उसका काम रुक गया है। मैं निवेदन करती हूँ कि रेल बजट में इसके लिए धनराशि का प्रावधान कीजिए। इस बजट में कोई व्यवस्था करके इसका काम चालू करने का प्रयास करें।

दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहती हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक नई रेलवे लाइन को जोड़ने की आवश्यकता है - तुलझापुर-उस्मानाबाद-शोलापुर। यह काम भी इस बजट में नहीं लिया है। इसकी भी व्यवस्था करें। यही बात मैं रेल मंत्री से कहकर अपनी बात समाप्त करती हूँ।

MR. SPEAKER: Thank you very much. I am sure, your matter will be considered.

Now, I call Shri Suresh Kurup to speak. You will have four minutes to speak.

SHRI SURESH KURUP (KOTTAYAM): Sir, at the outset, I would like to say that the Indian Railways is the symbol of the unity of our country by connecting all parts of our country, moving people and goods from one end to the other, mixing people and cultures and, in the process, creating unity out of diversity.

Sir, the whole country keenly awaits the Railway Budget because it affects the lives of millions of people. I appreciate the Railway Minister for presenting a Budget which has not put any additional burden on the people this year. While not increasing the passenger fares and freight charges, the Minister has rightly given emphasis on the safety aspects of the Railways.

Sir, recent accidents in various parts of the country have badly shaken the faith of the people on the Railways. I wish all the measures taken for improving the safety aspects and also for modernisation will succeed without any delay.

Now, I appreciate the Minister for giving concessions to widows of those heroes who have laid down their lives for the country. I also appreciate the Minister for remembering the Railway porters. I appreciate the Minister for the decision to make a determined drive for filling up of the vacancies reserved for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

Sir, since Railways is the most important form of transport in our country, great expectations are aroused in different parts of the country whenever a Railway Budget is presented. In Kerala this is the case every time, and every time, without failure, we are given a raw deal.

I am sorry to state in this august House that successive Central Governments have not considered the demands of the State of Kerala. Maybe because it is in the far south, the Government has not considered the demands of the State properly. We, all the Members from Kerala, have repeatedly pointed out some of the major demands of our State.

Sir, one of the most important demands of our State regarding railway development in Kerala is the doubling of Ernakulam-Kayamkulam railway portion via Kottayam, which happens to be my constituency, and Alappuzha. All through, the stand of the Railways has been that since there is a line through Alleppey which itself is a double line, there is no need for doubling this portion. It was only two or three years ago, the Railways accepted, in principle, that this portion should be doubled.

Now, as the Railway Minister very well knows...(*Interruptions*) Sir, I seek your indulgence.

MR. SPEAKER: Yes. I wish you had been here.

SHRI SURESH KURUP : Sir, the portion from Ernakulam to Mulanthiruppi has already been doubled and from the southern side, the former Railway Minister had declared that the portion from Kayamkulam to Chenganoor would also be doubled. On the Alleppey side also, the former Railway Minister had declared that the portion from Kayamkulam to Chepad should also be doubled. The State of Kerala will get the benefits of full utilisation of Konkan Railway only after doubling of these two portions. This is the pathetic situation of Kerala.

Sir, for doubling of the short portion from Shoranur to Mangalore, provision is included in the Budget. That doubling work is being done. Then, the portion from Kayamkulam to Thiruvananthapuram has already been doubled and only this short portion remains to be doubled. So, my urgent plea is that the Railway Minister should take into consideration this most important demand of Kerala and provision should be included in the Budget for doubling this portion and also sufficient money should be provided for the electrification of this line.

Sir, the Railways announces new trains every year...(*Interruptions*)

SHRI P.C. THOMAS : Sir, this is a very important aspect.

MR. SPEAKER: Please do not interrupt. He has not yielded.

SHRI P.C. THOMAS : Sir, the hon. Railway Minister has left.

MR. SPEAKER: Minister of State for Railways is there. Please take your seat.

SHRI SURESH KURUP : Sir, every year the Railways announces new trains. But what is the situation of the coaches in the trains, which are already plying? Our State, I think, is the most neglected part of our country as far as Railway coaches are concerned. We get all the dilapidated coaches. One of the most important demands of our State is that Kerala should be given a Railway Zone. When Kerala demands a Railway Zone, then Planning Commission comes in saying that there is no provision. But last year nine zones were announced without having any sanction from anywhere and all those zones are there.

MR. SPEAKER: Do you want such a zone?

SHRI SURESH KURUP : Sir, we demand that whatever development in Railways is there, Kerala should have a Railway Zone. That is a long standing demand of our State. I urge upon the Government that this time a Railway

Zone should be allowed to the State of Kerala.

Sir, there is one train known as Maveli Express, which is plying once a week from Thiruvananthapuram to Mangalore. Our demand is that the frequency of this train should be increased. It should also be extended up to Mumbai. There is no dearth of passengers in Kerala. If the frequency of this train is increased and if it is extended up to Mumbai, it will be very helpful to the people of Kerala.

MR. SPEAKER: Shri Mohan Singh.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Hon. Members will only speak when they are recognized by the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): Sir, I may be given time to speak please...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Please take your seat. You are only encroaching upon other Member's time.

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं क्षमाप्रार्थी हूं कि पहले आपने नाम पुकारा, मैं उस समय उपस्थित नहीं था, इसके लिए मैं क्षमा मांगता हूं।

महोदय, मैं बहुत संक्षेप में माननीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। रेल विभाग में निरंतर अधिकारियों की ऐसी आदत हो गई है कि अपने चरने-खाने के लिए किसी निगम की स्थापना कर दें। हर छः महीने में एक निगम बना दिया जाता है। मितव्ययिता के नाम पर नीचे के कर्मचारियों की छटनी होती है, भर्ती नहीं हो सकती, लेकिन रेल का खर्चा बढ़ाने के लिए निगम बना कर अधिकारियों की गाड़ी, घोड़ा, बंगला, चपड़ासी, नौकर और ड्राइवर आदि सब की भर्ती होती है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से पहला आग्रह यह करना चाहता हूं कि रेलवे में जितने फर्जी निगम बने हुए हैं, उन सब की समीक्षा पहले करें और जो इसमें गैर जरूरी निगम हैं, केवल अधिकारियों के चरागाहों को समाप्त करने पर विचार करें। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि एक निगम चलते-चलते बना था, जिसे केटरिंग निगम के नाम से जानते हैं। उसकी समीक्षा की जाए कि उसने खान-पान के संबंध में रेलवे में पिछले तीन वर्षों में, अपने जन्म-काल के बाद कौन सा काम किया। केवल प्राइवेटाइजेशन के नाम पर कुछ खास लोगों का खान-पान पर एकाधिकार कायम कर दिया गया है। रेलवे कुछ खास परिवारों की कमाई का साधन नहीं होना चाहिए। केटरिंग का डिसेंट्रलाइजेशन होना चाहिए। स्टेशनों पर जो स्टाल हैं, माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में खुद ही कहा है, मैं उनसे आग्रह करता हूं कि कम से कम जो व्हीलर का मामला है, इस सवाल को सदन में बहुत बार उठाया गया, लेकिन किसी भी रेल मंत्री जी की हिम्मत नहीं होती थी कि उसके एकाधिकार को खत्म कर सकें। मंत्री जी ने इस चुनौती को कबूल किया है, जिसके लिए मैं उन्हें अपनी शुभकामनाएं देता हूं। वे इस काम को पूरा कर सकें, इसके लिए मेरी उन्हें शुभकामनाएं हैं।

महोदय, पूरे देश में एक घटना के चलते वातावरण विाक्त हो गया था और वह घटना गोधरा की है। गोधरा की घटना का सही निरीक्षण, जायजा हिन्दुस्तान की जनता के सामने पेश किया जाना चाहिए।जो बोगी उस दिन गई, उस बोगी में कितने लोग टिकट लेकर अयोध्या में सवार हुए, जो उसमें सही यात्री थे, उनको निकाल कर सड़क के ऊपर फेंका गया। उस बोगी में कहां से आग लगी? उस पूरे ड़यंत्र के पीछे जो तथ्य हैं, वे देश के सामने रखे जाने चाहिए, यह मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं।

उसी के साथ मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश को इस रेल बजट से जितनी अपेक्षा थी, उतना हमें नहीं मिला है। हमें आशा थी कि सारी रेलगाड़ियां उत्तर प्रदेश से होकर बिहार की ओर जाती हैं, 3-3, 4-4 रेल मंत्री लगातार बिहार के हुए तो हम सोचते थे कि जब उत्तर प्रदेश से रेलगाड़ियां बिहार को जाती हैं तो उत्तर प्रदेश को उसका वाजिब हिस्सा अपने आप मिल जायेगा, लेकिन कप्तानगंज से लेकर छपरा तक रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन, गोंडा से लेकर गोरखपुर तक रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन, छपरा से लेकर गोरखपुर होते हुए गोंडा लाइन को डबल किया जाना और उसी तरह लखनऊ से गोरखपुर तक इसके विद्युतीकरण को माननीय मंत्री जी को ध्यान में रखना चाहिए।

चूंकि मैं आपका एक अनुशासित सदस्य हूं, आपकी घंटी बज गई है, मैं आपकी अवज्ञा नहीं करना चाहता, इसलिए मैं आपको धन्यवाद देकर अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. SPEAKER: It is my first warning. You can take one more minute.

श्री मोहन सिंह : मैं एक मिनट में एक सुझाव और माननीय मंत्री जी को देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी के इस बजट में संवेदना की दृटि दिखाई पड़ रही है। रेल वे स्टेशन के जो कमजोर और गरीब लोग हैं, उनको 500 रुपये की बुढ़ापे में पेंशन की बात इन्होंने कही है। उनके लिए बीमे की बात इन्होंने कही है। किसी भी रेल मंत्री ने इसके बारे में सोचने का काम नहीं किया। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि क्लास वन के जो रेलवे स्टेशन हैं, उन पर तो कैटरिंग का इन्तजाम है, उसके लिए लोगों को सुविधा की व्यवस्था है। लेकिन क्लास-टू, क्लास-बी और क्लास-सी के सारे रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधाओं का ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं अन्त में अपने लोक सभा क्षेत्र की एक छोटी सी बात कहना चाहता हूं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेलवे के एक ओवरब्रिज का शिलान्यास तक हो गया, लेकिन सरकार बदलने के बाद उस ओवरब्रिज पर, जो देवरिया की जनता की प्रमुख समस्या है, रेल विभाग ने ध्यान नहीं दिया। मैं माननीय मंत्री जी से व्यक्तिगत आग्रह करना चाहता हूं कि उस ओवरब्रिज का निर्माण करायें। देवरिया के रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण करा कर उसका विस्तार और वहां आरक्षण की सुविधा प्रदान करें।

इन्हीं शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. SPEAKER: Hon. Members, I have an announcement to make. Please.

...(*Interruptions*)

SHRI K. FRANCIS GEORGE : Mr. Speaker, Sir, a few minutes ago when there was shouting in the House, you directed us to lay our speeches. We thought that you were going to adjourn the House. But now, the House is in order. The House has taken up discussion on the Railway Budget. Will those of us who have laid their speeches be

recalled? Some of those new hon. Members who want to make their maiden speech regarding Shri Lalu's Railway Budget, are also being robbed of their chances to speak.

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERAMBUDUR): I associate myself with the hon. Member....(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Hon. Members, please take your seat.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Those hon. Members who have already submitted their written speeches or statements, which have already been taken on record, I am sorry, they cannot be given any opportunity. But, we shall remember them subsequently.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Ms. Mehbooba Mufti.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: There should be an end to it. I have called the hon. Member. Please co-operate. You want to listen to the hon. Minister also. We have lost a lot of time. Please co-operate.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: I have given my decision. Ms. Mehbooba Mufti.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Hon. Members, please take your seats. I have made an announcement. It is not possible, please.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Nothing else except what Ms. Mehbooba Mufti says will go on record.

*(Interruptions) â€¦**

***Not Recorded**

MS. MEHBOOBA MUFTI (ANANTANAG): Mr. Speaker Sir, I would like to compliment Shri Laluji for presenting this people-friendly Budget. जबकि एक तरह से हर मोड ऑफ ट्रांसपोर्टेशन के फेयर्स दिन-ब-दिन बढ़ रहे हैं, keeping the fares under check, I think, is itself an achievement.

I also appreciate his concern for the welfare of common passengers, be it people living in the rural areas, elderly people, handicapped or sick, and, I think, this speaks volumes about his grass-root connections. He has not forgotten about the coolies, vendors and labourers who are associated with the Railways.

I also appreciate his emphasis on gradual introduction of modern toilets, which is very much awaited. I think, it is going to help us in removing the stink, bringing in more hygiene and at the same time making it more secure, and also going to give fillip to the international tourism.

Sir, I would request Laluji, जब आप सिक्योरिटी की बात करते हैं, तो उसमें ऐसे एक्सीडैंट प्रोन एरियाज को आइडेंटीफाई किया जाये जो सबसे ज्यादा वलनरेबल पाट्र्स हैं उनको प्रॉयरिटी बेसिस पर अपग्रेड और माडर्नाइज किया जाये। *kulhad and khadi are something very welcome. If we have to make kulhad a success and if we want to make it more acceptable among the masses,* 50 साल के कुल्लहड़ की शक्ल चेंज करनी पड़ेगी। उसकी फिनिशिंग ठीक करनी पड़ेगी। In regard to *khadi*, we have to make it more refined. क्वालिटी अच्छी होगी तभी लोग इस्तेमाल करना चाहेंगे अदरवाइज वह बात वैसे ही रह जायेगी। About Emergency, people have reservations. But as a student, I had one good experience about it. That is, when I was a student, इमर्जेंसी के दौरान जब मैंने ट्रैवल किया तो देखा कि रेलवे स्टेशन बहुत अच्छे थे. वहां सफाई थी, पंक्चुएलिटी और सिक्योरिटी थी। एक लड़की अकेले ट्रैवल कर सकती थी। हम समझते हैं, we have a set up in the Railways, which can ensure *safai* and at the same time punctuality. मैं लालू जी से रिक्वैस्ट करूंगी कि वे अपनी लाठी घुमायें। इमर्जेंसी की बात हम नहीं करते लेकिन वैसा माहौल फिर से आप रेलवे स्टेशन में पैदा कर सकते हैं। मैं अब अपने स्टेट जम्मू-कश्मीर की रेलवे की बात करूंगी। First of all, I would like to express my deep sorrow on the killing of the young Railway Engineer and his young brother. My heart goes out to the bereaved families. I do not have any words to console his ailing mother or his young wife, Renu or his elderly father.

हमारे मजहब में कहा जाता है कि जो इंसान घर से अपने बीबी-बच्चों का पेट पालने के लिए निकले, रास्ते में उसके साथ कोई अनहोनी बात हो जाये और वह वापिस

न लौटे तो उसे शहीद का दर्जा दिया जाये। श्री सुधीर जैसे इंजीनियर अपने घर के लिए नहीं बल्कि जम्मू-कश्मीर की हजारों फैमिलीज का पेट पालने के लिए मैदान में थे। वह दर्जा उनको यहां भी मिलेगा और वहां भी मिलेगा।

जम्मू-कश्मीर की रेल इंदिरा जी के कई ख्वाबों में से एक ख्वाब थी। दुर्भाग्यवश उनके इस ख्वाब को पूरा होने में बहुत देर लगी। उसके बहुत सारे रीजन्स थे। मुझे खुशी है कि पिछले दो साल से जब से हमारी कोलिशन सरकार वहां आई है, मैं यह बात बताने में हिचकूंगी नहीं कि श्री वाजपेयी जी और नीतीश कुमार जी ने इसमें खासी दिलचस्पी ली। पिछले दो साल में जो कोलिशन सरकार थी, उनके कार्य काल में काफी काम हुआ। वहां जो मुश्किलात थे, उन्होंने उसको हटाने का काम किया। पहली बार जम्मू-कश्मीर के लोगों को महसूस हुआ कि वाकई हमारे मुल्क की ट्रेनें जम्मू-कश्मीर पहुंचेंगी।

इस साल जो वोट ऑन एकाउंट हुआ था, उसमें एक हजार करोड़ रुपये इस प्रौजेक्ट के लिए रखे गये थे जिसमें से 300 करोड़ रुपये आलरेडी खर्च हो चुके हैं। हमें कहीं से मालूम हुआ है कि इस साल इस प्रौजेक्ट में शायद एक हजार करोड़ रुपये से कम पैसे रखे गये हैं। मैं लालू जी से रिक्वैस्ट करूंगी कि पिछले दो साल में जम्मू-कश्मीर के हालात में जिस तरह सुधार हुआ है, उसमें आपका रेल प्रौजेक्ट का बहुत बड़ा हाथ है क्योंकि हमारे यहां बेरोजगारी बहुत ज्यादा है। इस रेल प्रौजैक्ट की वजह से हजारों सैंकड़ों लोगों को कोई न कोई छोटा-मोटा काम मिला है इसलिए इस वक्त अगर इस रेल प्रौजेक्ट में काम रूका या सुस्त पड़ा तो उससे जो मैसेज वहां जायेगा, वह अच्छा नहीं होगा। इसलिए मैं गुजारिश करूंगी कि इस रेल प्रौजेक्ट को पूरी तेजी के साथ आगे बढ़ाया जाये।

मेरी दूसरी रिक्वैस्ट यह है कि पहले रेल प्रोजेक्ट का वो हिस्सा - काजीगंज से बारामुल्ला दिसम्बर 2005 में मुकम्मिल होना था, अनफॉरचुनैलिटी अब यह कह रहे हैं कि वह जूलाई 2006 में पूरा होगा जो हमारे लिए चिन्ता का विाय है । हम इस प्रोजेक्ट में और देरी नही चाहते । जैसे लालू जी ने बीस हजार नौकरियों के बारे में ऐलान किया, जिन्हें गैंगमैन या ट्रैकमैन कहते हैं, मैं उनको याद दिलाना चाहूंगी कि जब नीतीश कुमार जी अपने टेन्योर में कश्मीर आए थे तो उनके पास छोटे-छोटे जमींदार आए थे। उन्होंने बताया था कि हमारी रोजी-रोटी देने वाली जमीन छिन गई है, हमारे पास कुछ नहीं बचा है। उस बात को नजर में रखते हुए उन्होंने वहां लोगों से प्रॉमिज किया था कि ट्रेन के आने से जिन लोगों का लाइवलीहुड चला जाएगा, उनको हम रेलवे में एक-एक जॉब देंगे। मैं उम्मीद करती हूं कि लालू जी उस प्रॉमिज का खास ख्याल रखेंगे।

मैंने पहले भी रिक्वैस्ट की थी कि अभी तक जो रेल लाइन बारामूला तक है, हम उम्मीद करते हैं कि इंशाअल्लाह जल्दी ही हमारा मुज़फ्फराबाद रूट खुल जाएगा। इसलिए हम चाहते हैं कि उस रेल को उड़ी तक ले जाने का प्रबंध किया जाए। यह दूसरी महत्वपूर्ण बात है।

हमारा जे एंड के टूरिस्ट स्टेट है। इस साल आज तक 60 लाख यात्री वैणो देवी गए हैं और लाखों की तादाद में लोग अमरनाथ यात्रा के लिए तैयारी कर रहे हैं। इसके अलावा माशा-अल्लाह इस साल टूरिज़्म भी काफी बढ़ गया है। हमारी जो रेल वहां जा रही है, लालू जी जानते होंगे, वे इंजीनियर्स को बताएंगे, उसमें जम्मू से लेकर कश्मीर तक बहुत सारे टनल्स बनने हैं। डीज़ल इंजन से बहुत पौल्यूशन होगा। हम नहीं कहते कि आप हमें हाथों-हाथ इलैक्ट्रिक इंजन या इलैक्ट्रिक ट्रेन दे दीजिए। लेकिन मैं लालू जी से गुजारिश करूंगी कि उसका भी प्रोवीजन बजट में रखा जाए ताकि जो ट्रेन कश्मीर जाए, 5-6 साल के अंदर we can switch it to the electric mode. अदरवाइज़ हमारे टूरिज़्म पर काफी असर पड़ेगा।

इसके अलावा हम लालू जी से यह भी गुजारिश करेंगे, उनको खुद भी इन्फार्मेशन मिलेगी कि हमारे यहां साइड लिंक्स की डिमांड है। हम कोशिश करेंगे कि अभी अगर ट्रेन जा रही है, कटरा जा रही है या दूसरी जगह जा रही है, उसके लिंक की डिमांड को भी पूरा किया जाए ताकि आने वाले वक्त में हमारी रेल हर डिस्ट्रिक को छू ले ।

मैं एक बार फिर लालू जी को प्यूपल्स फ्रैंडली बजट के लिए मुबारकबाद देना चाहूंगी।

MR. SPEAKER: I wish to compliment you on your speech.

*श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (मालेगाँव) : महोदय, मनमाड से नरडाणा रेल लाइन का सर्वे हुआ है, इस रेल बजट में इस रेल लाइन को बिछाये जाने का प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है। पूणे-सूरत रेलवे लाइन का सर्वे हुआ है, इस रेल बजट में इस रेल लाइन को बिछाए जाने का प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है। मनमाड से मुम्बई नई सुपर-फास्ट गाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता है। मनमाड से कुर्ला के लिए जो गाड़ी चलाई जा रही हैं, उनके चलने के स्थान तथा समय में परिवर्तन न किये जाने की आवश्यकता है।

* Speech was laid on the Table

SHRIMATI MANEKA GANDHI (PILIBHIT): I thank you for giving me this opportunity to speak.

Firstly, I would like to thank the hon. Minister who, upon my asking, has asked for a re-evaluation of the survey to give a broad gauge line to Bhojipura, Pilibhit and Tanakpur, and to give a survey for the next broad gauge line which is Lucknow to Bareilly *via* Sitapur, Lakhimpur and Pilibhit. I would like to thank him for that.

However, this brings me to another point. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: You carry on.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Please do not interrupt her. Every hon. Member has important points to make. Please do not disturb. There is nobody to speak for my constituency.

SHRIMATI MANEKA GANDHI : This brings me to my main point that why an area that produces the largest amount of sugarcane, wheat and rice in India, and which has a large amount of agricultural goods to transport and paying passengersâ€"which is not what I can say for many other Statesâ€"should not be connected half a century later with the rest of India through a broad gauge line? Unfortunately, the current Minister's predecessor declared these two lines non-viable even though only 30 kilometres were needed to connect them. This brings me to the point of how these surveys are done. Would Pilibhit, for instance, have less passengers and less freight than all these small places in Bihar like Sasaram, Nokha, Saharsa, Madhepura and Muzaffarnagar, all of whom now have 2-3 lines

connected to them and there are more trains coming. We, for one, have paying passengers, which is not what the record shows of many of the towns in Bihar.

But the economic surveys for the last so many years have been done in such a way that they benefit only the area of whoever the current Minister is. Unfortunately, the Ministers in the last 10 years have come mainly from Bihar and West Bengal. Now they found the lines in their own States only viable, and the economic surveys done by the Ministry of Railways only found those viable.

The only other people to get them are those who are either politically or personally extremely useful to them. I would like the whole business of surveys, economic or otherwise, handed over to a professional body which could do them dispassionately. I am surprised that most of these lines that have been agreed to in the last five or six years and even in this Budget which is basically an extension of the Interim Budget of the NDA, have been found by the Planning Commission as non-viable because they get non-paying passengers and certainly no freight at all.

It would be easy for me to talk about *kulhar*, *khadi*, *mattha*, *lassi*, and station book shops for the unemployed, all of which seem to have hijacked public opinion in this Budget. However I do not want to say much about them at this point even though *kulhar* is not as simple as it sounds since it would destroy agricultural land. What I would like to say is that the Railways need to concentrate less on book shops and *khadi* and less on peripherals but more on what is their core competence: running trains safely, economically and on time. One extremely important mechanism that has been left out but was needed to all these three things is creation of a rail tariff regulatory body. This has again been left out.

The Railways carry passengers and freight in the whole of India but India is a diverse country where we cannot have the same rates for Delhi and also for Bihar. The Railways are losing their market share because they do not adjust their prices according to the area in which they operate, either for freight or for passengers. No one band could be used for the whole country. Now, since a mechanism has come up to regulate oil prices, why could we not have a regulatory authority for fixing these rates according to the needs of specific areas in the whole of India?

Railway is one of the most efficient and sound methods of travel. The energy consumption for trains is 440 joules per kg per kilometre while for trucks it is 1,836 joules per kg per kilometre. So, the energy consumption for trucks is four times larger but yet the market share of the Railways has gone down from 82 per cent in 1970 to less than forty per cent now. This is because for thirty years the Railways have been corss-subsidising passenger fares with freight fares. They have been doing this because it is the passenger who votes but freight companies do not vote. Thus, they have been making it difficult for freight to be loaded. Today, the average rate per passenger per kilometre paid by the passenger is less than two-thirds of what it costs per passenger. ...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: I have allowed you three minutes. You can take one more minute.

SHRIMATI MANEKA GANDHI : Sir, I will leave out the whole issue of security. I am sure someone else will deal with it.

The Railways are supposed to be earning money for the Government. This year, they have taken market borrowings of Rs. 2,300 crore. I would like to know, in the face of such heavy debt repayment, how are they going to earn money for India? How will the railways earn money for the Government?

Thank you very much for giving me this opportunity.

MR. SPEAKER: Thank you very much for your kind co-operation.

MR. SPEAKER: Next, Shri Prabodh Panda. I would allow you to take four minutes.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Hon. Speaker, Sir, I broadly endorse the Railway Budget of the UPA Government.

The Railway Budget presented by hon. Minister Shri Lalu Prasad has distinguished itself by giving the indication as mapped out by the Common Minimum Programme. It reflects the concerns of the people, not the will of the corporate sector and hence, it might, to some extent, bewilder them.

The Budget aims at 273 kilometres of new lines, 1,000 kilometres of conversion to broad gauge, 375 kilometres of route electrification and 381 kilometres of doubling during 2004-05. This is more than in any year during the NDA regime. I must admit it. This would be done without any increase in passenger fares or freight rates and there would be only marginal increase in parcel rates and booking charges.

Fare concessions have been offered to war widows, persons accompanying the physically and visually challenged,

haemophilic patients, and spouses of porters and staff.

The Budget also aims at providing shelters to the porters, introduction of 15 new Express trains and 17 Sampark Kranti trains, to clear the backlog of filling up the vacancies reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes, and also about free travel facilities to unemployed youths. All these are positive aspects in the Railway Budget.

I appreciate the innovative measures which the hon. Minister of Railways has taken. He has proposed introduction of *kulhads* and the proposal to use handloom and khadi for linen and furnishing in the Railways. I welcome the idea of recycling the scraps. All these aspects have distinguished this Budget and I must say that it demarcated itself from the earlier Railway Budgets of the former NDA Government.

But, Sir, there are also some grey areas which need to be addressed. Regarding the matter of recruitment, what about filling up all the vacancies lying in the Railways so far? Till today, the downsizing continues in the Railways. The figure shows that in the year 1998-99 the total number of Group A, Group B, Group C and Group D, taken together was 15,78,000 and it has declined to the tune of 14,71,000 in the year 2002-03. So, the downsizing is continuing in the Railways. This point has not been addressed in the hon. Minister's Railway Budget.

The hon. Minister must be knowing it better that a number of Homeopathic and Ayurvedic doctors are working in the Railways. They are not regularised. The other staff, even the sweepers working under them have been regularised, but the Homeopathic and Ayurvedic doctors have not been regularised. They are in small numbers and, I think, the total number is roughly 124 only. So, I appeal to the hon. Minister to absorb all these Homeopathic and Ayurvedic doctors.

I am coming to the very important point of land management. Lands have been identified to lease out to IOC on nominal charges for plantation of bio-diesel projects. I am not opposing it. This is a very good step. This is innovative and I welcome it. But there are so many vacant Railway lands which are there. I can cite the example of Railway lands in Khargpur. A lot of Railway lands are lying vacant. I appeal to the hon. Minister to lease out all the lands to the slum people.

Sir, in the Common Minimum Programme it is mentioned that no evictions will be made. However, more than 50,000 people in the Railway area of Kharagpur are under the threat of evictions. So, my appeal is that please make a provision to lease out the Railway lands for rehabilitation of these slum people.

Now, I thank the hon. Minister for introducing Express trains. But what about the local trains and passenger amenities in the suburban areas? ...(*Interruptions*) Sir, I will conclude my speech within two minutes. So, something must be done for them....(*Interruptions*)

Sir, I propose that two express trains − Nilanchal Express and Purushottam Express − from Puri should be extended to the northern part of our country in Punjab, that is Amritsar. Those trains may be named as Punyarthi Express as they will start from Puri and will go to Amritsar. It is very urgent and that is why I request for it.

I now come to the question of doubling. This work of doubling is very slow. There are many lines which have already been surveyed before. The hon. Minister is now again announcing for taking up some lines for surveying and updating. In my constituency, the line from Kharagpur to Midnapore via Giri Maidan has already been surveyed before. The hon. Minister has again made an announcement that he is going to get this line surveyed. I would request the hon. Minister that as the survey has been conducted, he may please take up this line for doubling in this year itself.

MR. SPEAKER : Thank you.

SHRI PRABODH PANDA : Sir, this point is very pertinent to Laluji.

MR. SPEAKER : You just mention the point.

SHRI PRABODH PANDA : My point is that hon. Minister Shri Lalu Prasad is very fond of betel leaves − *pan*. He loves them very much. But the betel leaf growers are facing the troubles as they are not able to transport the betel leaves. Recently an instruction has been issued that at the railway stations where the stoppage of trains is scheduled for less than five minutes, the betel leaf growers are not allowed to transport the betel leaves. I would request the hon. Minister to withdraw such instructions so that the betel leaf growers can avail of these facilities.

Sir, I have more points to submit. But since the time is short, I conclude here and I would once again request the hon. Minister to kindly ponder over the requests made by me and to take action.

MR. SPEAKER : Thank you very much. Shri Abdul Rashid Shaheen to speak now.

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला) : स्पीकर सर, मंत्री जी ने जो बजट इस ऐवान में पेश किया है, उसके बारे में बड़ी तारीफें हुई हैं और यह बजट उन तारीफों

के लायक भी है। बहुत सारे लोगों के मसाईल्स, जो कम आमदनी वाले तबके हैं, रेलवे में काम करने वाले लोग हैं, उनके मामलात को मंत्री जी ने ठीक से एड्रेस किया है। कुछ लोगों के खदशात भी है। मैं उन खदशात से कतानज़र मैं इख्तिसार के साथ मंत्री जी की तवज्जो कश्मीर के जो प्रस्टेजियस नेशनल प्रोजैक्टस हैं उनकी ओर मबजूल कराना चाहता हूं। उसका एक पुरविकार प्रोजैक्ट जिससे दुनिया में मिसाल कायम होगी जिस वादी में हम बुलक कार्ट रोड से जम्मू जाते थे और कांस्टुएंट असेम्बली के दौरान एक असेम्बली मैम्बर ने यह कहा था कि हम उन दोस्तों को यह कहना चाहते हैं जिनके खदशात हैं इस रास्ते के बारे में कि हम बनिहाल का सीना चीरकर सड़क बनाएंगे। जब जवाहर टनल का काम हुआ तो मुल्क में नयी लहर चली कि कश्मीर दुनिया से जुड़ गया। लेकिन जो यह प्रोजैक्ट शुरू हुआ जिसके लिए सरकार ने खास मदद की और मैं आज के मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि उनके साथ कौम की बड़ी तवक्को वाबिस्ता है और खासकर कश्मीर की वे इस प्र ोजैक्ट के बारे में जो कश्मीरी आवाम के दिलों में खदशात हैं उनको एड्रेस करें।

16.58 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

यह प्रोजैक्ट तीन हिस्सों में है। पहला जम्मू से उधमपुर जो आज 25 साल से चल रहा है। वर्ा 1983 में मोहतरमा मिसेज इंदिरा गांधी ने यह प्रोजैक्ट शुरू किया था। आज उम्मीद हो चुकी है कि इसका इनोगरेशन होगा जोकि रुका हुआ है। इस प्रोजेक्ट के बारे में भी कुछ खदशात लोगों के ज़हबो में है कि इस प्रोजैक्ट में क्या खामी है कि यह शुरू नहीं हो रहा है। उधमपुर के आगे जो दूसरा मरहला है उस प्रोजैक्ट का वह 142 किलोमीटर पहाड़ों के अंदर से जा रहा है। उस एरिया को सबसे पहले हाथ में लेना जरुरी है।

17.00 hrs.

मैं उन इंजीनियर्स को मुबारकबाद देना चाहता हूं, जिन्होंने तशद्दद और मुश्किलात के बावजूद इस प्रोजैक्ट, काजीगुंड और बारामूला, को आगे बढ़ाने के लिए बहुत जतन से काम किया और बहुत हद तक कामयाबी हासिल की। लेकिन इसके साथ जुड़ा हुआ एक मसला यह भी है कि अब रेलवे ट्रैक से वादी-ए-काश्मीर दो हिस्सों में डि वाइड हो गया है। ग्यारह मीटर की ऊंची सड़क का पहाड़ खड़ा हो गया है, इस वजह से वादी के एक हिस्से में इकोलोजिकल प्राब्लम्स पैदा होंगी। इसलिए मेरी मंत्रीजी से अर्ज है कि इस मसले को आज से देखना होगा, ताकि आगे चलकर मुश्किलात पैदा न हों। जब तक उधमपुर से काजीगुंड के ट्रैक को तेज नहीं करेंगे, तब तक यह जो 290 किलोमीटर का जो प्रोजेक्ट है, उससे कोई खास फायदा होने वाला नहीं है, बल्कि बड़ी मुश्किलात पैदा होंगी। मैं दावे के साथ अर्ज करना चाहता हूं कि इत्तिला के मुताबिक इस प्रोजैक्ट के लिए काफी पैसा है, पैसे की कोई कमी नहीं है, लेकिन इसका एडमिनिस्ट्रैटिव सुपरवीजन अहम है। सिक्योरिटी के मुताल्लिक अभी एक तकलीफदेह वाक्या हुआ है, जिसमें एक इंजीनियर और उनका भाई हलाक हो गए। यह अफसोसनाक बात हुई है, जिसका हमें इन्तहाई अफसोस है। हम कहना चाहते हैं कि उन इलाकों में सिक्योरिटी की जरूरत है। इसको सबसे पहले एड्रैस किया जाना चाहिए, ताकि इस किस्म की मुश्किलात आगे चलकर पैदा न हों। मैं कहना चाहता हूं कि मंत्री जी के रहते हुए, कम से कम यह काम हो जाना चाहिए कि बारामूला और कुपवाड़ा लाइन का काम उठाया जाये। लेकिन इस काम के लिए बजट में कोई रकम नहीं रखी गई है। मैं यह गुजारिश करूंगा कि बजट में इसके लिए रकम रखें। कुपवाड़ा की यह बैल्ट मुल्क की सबसे बड़ी मारबल वैल्ट है, इसलिए इसको जोड़ने की आवश्यकता है। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जिन लोगों की जमीन लाइन बिछाने के लिए ली गई हैं, उनको कम्पैंसेशन नहीं मिलता है। इसलिए रियासती सरकार के जरिए यह कोशिश करनी चाहिए कि उन लोगों को कम्पैंसशन दिया जाए।

इन्हीं अल्फाज़ के साथ मैं मंत्रीजी का शुक्रिया अदा करता हूं कि 1828 में महाराजा प्रताप सिंह द्वारा की हुई शुरूआत, कश्मीर में रेल चलाने की, वो अब पूरा करने जा रहे हैं। तारीख में 'स्टाक एंड कम्पनी' का नाम इस सिलसिले में दर्ज है। इन इंजीनियरों और 'इरकान' आर्गेनाइजेशन का नाम भी तारीख में रहेगा कि उन्होंने इस प्र ोजेक्ट को अमल में लाने के लिए बहुत अच्छा काम किया है।

* SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): I congratulate Hon'ble Railway Minister for presenting the Railway Budget for the year 2004-2005.

First of all I welcome the Railway Minister for not increasing the passenger fare and the freight charges.

I would like to know the long pending demands of West Bengal though a maximum number of projects you have taken up but the remaining projects should be completed. You have already assured that the Bankura − Damodar River Railway Project first phase that is from Bankura to Sonamukhi will be completed with January 2005.

Sir, the first train will start from Bankura to Sonamukhi on 14th January 2005 but I am every doubt that the construction of Gandheswari Bridge will be completed or not.

In this connection I would like to enlightened you regarding the bifurcation of the route from Beliatore Station (BDR) to Durgapur Railway Station which is hardly 20 KM if it is surveyed immediately and it will be taken after the completion of Sonamukhi to Chachai within 2006, it will help a lor to the people of South India to North East and it will be the gate way of South India to North East and the route will be the shortest route to go to Darjeeling and Assam.

I suggest to the extension Raniganj Durlarpur line. Presently, this line is meant to bring coal to Mejra Thermal Power Station from Raniganj. If the line be extended upto Bankura it will be the shortest route to bring coal from Raniganj to Holdia. This will also bring revenue to Railway from passengers and will help in developing the Bankura district as a whole. Durgapur Station needs some developments too. It is transformed into model Station. Considering number of industrial units at Durgapur it is suggested that one first passenger must be introduced in between Durgapur to Howrah because heavy rush in the morning trains. Specially the pension holders can not board on the trains. One more computer reservation counter is necessary because of the wait-listed passengers.

The platform of Rajbander Station of Eastern Railway needs to uplifted for passenger. As you are aware that some oil companies installed their set up. Similarly halt station needs to be augmented at Kondaipur, in between Mankar and Paraj Station to help the villagers from at least 12 villages to take the agricultural products to the market. Another halt station is needed at Khano Chanditola in between Galsi and Khana Junction.

I would like to say that Sealdah − Samastipur Ist passenger should have one AC and two boggies should be introduced due heavy rush or passenger from to Samastipur.

Lastly I appeal to you the amenities of the passenger specially from Andal to Burdwan are not taken care of from railway Police. Specially in passenger train Coal and Slag of steel are carried by the maffia.

So, I request you to please do the needful of the passengers amenities.

श्री सुभाा सुरेशचंद्र देशमुख (शोलापुर) : सभापति महोदय, लोक सभा में इस र्वा प्रस्तुत किये गये रेल बजट पर मैं अपने क्षेत्र के लोगों की कुछ मांगे रखना चाहता हूं।

सोलापुर-पुणे हुतात्मा एक्सप्रैस कल्याण तक चलाये जाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार मोहोड-भिगवन रेलवे लाइन का दोहरीकरण किये जाने की आवश्यकता है। पुणे से सोलापुर के मध्य रेलवे पुलों के नीचे के रास्ते के विस्तार हेतु स्वीकृति प्रदान किये जाने की आवश्यकता है। सोलापुर से पुणे तक के सभी रेलवे क्रासिंगों पर रेल फाटक बनाये जाने तथा उन पर चौकीदारों की नियुक्ति किये जाने की आवश्यकता है।

सोलापुर में एक नये रेलवे स्टेशन (जूले सोलापुर) बनाये जाने की आवश्यकता है। सोलापुर से नागपुर के लिये नई रेल गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है।

---

* Speech was laid on the Table

श्री सुरेश चन्देल (हमीरपुर, हि0प्र0) : सभापति महोदय, रेल बजट पर मुझे अपने विचार प्रस्तुत करने का अवसर देने के लिए मैं आपका ह्रदय से आभार व्यक्त करता हूं।

रेल बजट दिशा से भटका हुआ बजट

महोदय, श्री लालू प्रसाद जी ने रेल का पहला बजट पेश किया है। वह दिशा से भटका बजट है। जिन विकास कार्यों की घोाणा की गई है उनके लिए धन का प्रावधान कहां से किया जाएगा, इसका कोई उल्लेख नहीं किया गया है। स्वयं रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि पिछले वर्षों में रेलों के विकास की दिशा में अच्छा काम हुआ।

पुरानी घोाणा दोहराई गई है

महोदय, जिन 32 नई रेल गाड़ियों को चलाने की घोाणा की गई है उनमें से 17 संपर्क क्रान्ति एक्सप्रैस वे रेलगाड़ियां हैं जिन्हें गत र्वा एन.डी.ए. सरकार के रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने चलाने की घोाण की थी।

जनहित के कुछ काम किए गए हैं

महोदय, रेल मंत्री का दावा है कि यह बजट आम जनता का बजट है तथा किसी भी प्रकार के किराए की वृद्धि किए बिना बीमारों, अपंगों, विकलांगों तथा उनके साथ यात्रा करने वाले एक साथी को किराए में कहीं 50 प्रतिशत और कहीं 75 प्रतिशत की छूट दी गई है। रोजगार हेतु साक्षात्कार देने जाने वाले युवकों से किराया नहीं लिए जाने की घोाणा तथा नई बुक स्टाल नीति के अन्तर्गत अब रेलवे स्टेशनों और प्लेटफार्मों पर बुक स्टाल केवल बेरोजगार युवकों एवं उनके संघों को दिए जाने की घोाणा की गई है। ये सभी सुविधाएं दिए जाने की आवश्यकता थी। इसलिए उन्होंने गरीबों और पिछड़े वर्गों के लिए जो घोाणाएं की हैं, वे ठीक हैं।

लोक-लुभावन बजट, लेकिन चुनौतियों का कोई हल नहीं

महोदय, ये जितनी भी घोाणाएं हैं, सब लोक लुभावन घोाणाएं हैं। इनमें कोई नई चीज नहीं है। सबसे बड़ी दो चुनौतियां रेल मंत्री के सामने हैं कि क्या वे रेलवे को सुरक्षित, कार्यक्षम और किफायतनी बना सकेंगे और दूसरी यह कि क्या रेलवे के फाइनेंस में कोई सुधार होगा, लेकिन बजट इन सवालों का जवाब नहीं देता और असली सवाल यही हैं?

*Speech was laid on the table.

भारतीय रेल दिवालिया हो चुकी है

महोदय, भारतीय रेल दिवालिया हो चुकी है। उसकी करीब आधी कमाई वेतन और पेंशन में चली जाती है और अगले दो-तीन सालों में पेंशनरों की संख्या इतनी हो जाएगी कि हर कार्यरत रेलकर्मी के मुकाबले एक पेंशनर होगा, अर्थात् जितने रेलकर्मा कार्यरत होंगे उतने ही पेंशनर होंगे।

पेंशनर सेवारत कर्मचारियों का अनुपात बराबर

महोदय, वेतन एवं पेंशन के साथ-साथ रेलवे को जो सबसे ज्यादा नुकसान हो रहा है उसका कारण ओरवर स्टार्फिंग, अक्षमता, लचर सिस्टम, घटिया इन्फ्रास्ट्रक्चर, लाइनों पर ज्यादा बोझ जैसी बीमारियों ने रेलवे को इस स्थिति में पहुंचा दिया है कि वह बिना सरकार के सहारे एक कदम भी आगे नहीं चल सकती है। यदि रेलवे की सूरत बदलनी है, तो रेल मंत्री को कुछ कठोर निर्णय लेने होंगे।

महोदय, अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र एवं हिमाचल प्रदेश के संबंध में रेलों के भेदभाव की ओर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। हिमाचल प्रदेश में रेलों के विकास और विस्तार के लिए मैं विगत छः-सात वर्षों से बराबर आग्रह करता चला आ रहा हूं, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल मंत्रियों ने कभी हिमाचल प्रदेश के साथ रेलों के मामले में न्याय प्रदान नहीं किया।

हि.प्र. की शांतिप्रिय जनता को उग्रवाद के लिए विवश किया जाना

महोदय, रेलों के हिमाचल प्रदेश में नगण्य विकास के कारण जनता को यह सोचने पर विवश होना पड़ रहा है कि शायद केन्द्र सरकार हमारे सीधेपन और शांतिप्रिय होने का अनावश्यक लाभ उठा रही है और हमें भी जम्मू-काश्मीर की तरह ही उग्रवाद की ओर अग्रसर होने के लिए प्रवृत्त कर रही है। जैसे जम्मू-कश्मीर में उग्रवाद का मुख्य कारण रेलों का विकास नहीं होना है और जम्मू से श्रीनकर रेल मार्ग विशेा प्राथमिकता के आधार पर बनाया जा रहा है उसी प्रकार से हिमाचल प्रदेश को भी रेलों के विकास और विस्तार हेतु प्राथमिकता दी जानी चाहिए ताकि हिमाचल प्रदेश की जनता को लगे कि केन्द्र सरकार और रेल मंत्री को हिमाचल प्रदेश की जनता की परवाह है और वह वास्तव में पहाड़ी, पिछड़े और सीमान्त प्रदेश की जनता को रेल सुविधा पहुंचाना चाहती है।

कुल्हड़ों, खादी और मट्ठा के प्रयोग को बढ़ावा देना उचित

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने प्लास्टिक और थर्मोकोल के कपों के स्थान पर गांधीवादी विचारधार को बढ़ाने हेतु रेलों में कुल्हड़ों के प्रयोग को बढ़ावा देकर देश के लाखों और करोड़ों गरीब कुम्हारों का उद्धार करने का काम किया है। देश के लाखों बेकार हो रहे बुनकरों को रोजगार मुहैया कराने की दृटि से खादी के रेलों में प्रयोग को बढ़ावा देकर उन्होंने सच्चे अर्थों में गरीब एवं ग्रामीण जनता का हितैाी होने एवं भला करने का काम किया है। इससे आधुनिकता के तले दबकर देश का जो कुटीर उद्योग दम तोड़ रहा था उसका पुनरुद्धार होगा। देश के प्रदेशों की राजधानियों से सब्जी को दिल्ली पहुंचाने हेतु वातानुकूलित बोगियों की व्यवस्था करना तथा सब्जियों की रेल से ढुलाई की सुविधा प्रदान करने से देश के सब्जी उत्पादकों को लाभ होगा, ऐसा मुझे विश्वास है। मट्ठा भी रेलवे स्टेशनों और प्लेटफार्मों पर उपलब्ध रहेगा, यह भी अच्छा कदम है।

रेलवे यातायात का प्रदूाण मुक्त साधन

महोदय, रेलवे सबसे अच्छा, सस्ता और प्रदूाण रहित यातायात का साधन है। इसका जितना विस्तार किया जाएगा, उतना ही राद्र के हित में रहेगा। रेलों के बढ़ने से पहाड़ों में वृक्षों का कटान नहीं होगा और इससे इकलौजिक बैलेंस बना रहेगा। देश में रेलों का विस्तार इको-फ्रैडली होगा।

हि.प्र. के साथ रेलों के विकास में अन्याय हुआ

महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश के हमीरपुर जिले से आता हूं। हिमाचल प्रदेश, देश का पहाड़ी, पिछड़ा एवं सीमावर्ती प्रान्त है। रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश में देश की आजादी के बाद कोई प्रगति नहीं हुई है। अंग्रेजों ने जो रेल लाइनें हिमाचल प्रदेश में आजादी से पूर्व बनाईं वही आज भी हैं। जबकि यदि आजादी के 56 वर्ाों में देश भर में रेलों का जो विकास हुआ है, उसके अनुसार हिमाचल प्रदेश के हिस्से की गणना की जाए, तो वह अरबों-खरबों रुपए बनता है जिससे हि.प्र. में रेलों का बहुत ि वकास हो सकता था, लेकिन न तो पूर्व सरकारों ने और न वर्तमान मंत्री जी ने इस ओर ध्यान दिया। हि.प्र. में रेलों का प्रापर नैटवर्क बिछाया जाए। इससे जहां हि.प्र. में पर्यटन को बढ़ावा मिलेग, खनिजों की ढुलाई आसानी से की जा सकेगी वहीं दुर्लभ जड़ी-बूटियों को शहरों तक सरलता से पहुंचाया जा सकेगा।

महोदय, हिमाचल प्रदेश में रेलों का विस्तार एवं विकास क्यों आवश्यक है इस संबंध में मैं कुछ प्रमुख तथ्य माननीय रेल मंत्री जी एवं सदन के माध्यम से पूरे देश के ध्यान में लाना चाहता हूं-

1. हि.प्र. के फलों एवं आफ सीजन सब्जियों के लिए रेलों का विकास आवश्यक

2. रेलवे का सामाजिक कल्याण की दृटि से हि.प्र. में विस्तार आवश्यक

3. हि.प्र. में रेलों का विकास और विस्तार सामरिक दृटि से आवश्यक

4. हि.प्र. में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु रेलों का विकास आवश्यक

5. हि.प्र. में आजादी के बाद केवल दो रेल लाइनों के निर्माण की स्वीकृति इसलिए रेलवे का समग्र विकास आवश्यक

6. हि.प्र. में औद्योगिक विकास के लिए रेलवे आवश्यक

7. सीमेंट कंपनियों के विकास और विस्तार हेतु हि.प्र. में रेलों की आवश्यकता

8. हि.प्र. के भाखड़ा बांध विस्थापितों के कल्याण हेतु रेलों का विस्तार आवश्यक

ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन

महोदय, ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन का सर्वेक्षण वर्ा 1973 में पूर्ण हुआ। वर्ा 1973 से इसके निर्माण का कार्य चल रहा है। अब, जब मैं आज सदन में बोल रहा हूं, इसके निर्माण कार्य को चले हुए 31 वर्ा हो चुके हैं और केवल मात्र 33 किलोमीटर रेल लाइन बन पाई है। चुरडू-टकारला तक रेल पर यातायात प्रारम्भ हो चुका है। यदि आप इसके निर्माण की गति को देखें, तो आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि प्रति वर्ा लगभग एक किलोमीटर रेल लाइन बनी है। यदि इसके निर्माण की यही गति रही, तो आप स्वयं देख लीजिए इसमें 50 वर्ा और लग जाएंगे।

महोदय, मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि इस रेल लाइन के 112.9 किलोमीटर के निर्माण पर 210 करोड़ रुपए व्यय होने हैं। पिछले 31 वर्ाों में 81.47 करोड़ रुपए ही व्यय किए गए हैं और अभी 117.53 लाख रुपए और व्यय होने हैं। इस वर्ा इस लाइन के निर्माण हेतु 11 करोड़ रुपए प्रस्तावित हैं। यदि इतनी धीमी गति से यह कार्य चलेगा और इतना कम धन आबंटित होगा, तो जब रेल लाइन बनकर तैयार होगी, तब इसका उद्घाटन करने के लिए न तो मंत्री जी रहेंगे और न मैं । इसलिए मेरा आग्रह है कि इस रेल लाइन को तीव्र गति से निर्मित किया जाए। इस वर्ा इसके निर्माण हेतु कम से कम 80 करोड़ रुपए आबंटित किए जाएं और इसके निर्माण का समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया जाए।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेल रेलवे लाइन

महोदय, हिमाचल प्रदेश में एक नैरोगेज रेल लाइन पठानकोट-जोगेन्द्र नगर कांगड़ा वैली एक्सप्रैस के नाम से चलती है। इसका निर्माण अंग्रेजों ने 1913 में किया था। उस समय इस लाइन की आवश्यकता इसलिए प्रतीत हुई कि जिला मंडी में जोगेन्द्र नगर के समीप उहल जल विद्युत परियोजना का निर्माण किए जाने हेतु भारी मशीनरी लाई जानी थी। तब से अब तक यह नैरोगेज लाइन ही है। यदि सर्वेक्षण हुआ है, तो मैं जानना चाहता हूं कि वह कब हुआ है और सर्वेक्षण के बाद क्या इसके

निर्माण की दिशा में कोई कार्रवाई की गई या टोकन एमाउंट का प्रॉवीजन किया गया? यदि टोकन एमाउंट का भी प्रॉवीजन नहीं किया गया, तो सर्वेक्षण का क्या फायदा? पर्यटन को बढ़ावा देने की दृटि से पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज लाइन को मनाली तक बढ़ाया जाए। कुल्लू जिले में पार्वती जल विद्युत परियोजना निर्माणाधीन है जिसकी भारी मशीनरी रेलों से सरलता से ढोई जा सकती है। इस लाइन का मनाली तक विस्तार करने से न केवल पर्यटन बढ़ेगा बल्कि ऊर्जा परियोजनाओं की मशीनरी एवं उसमें कार्यरत कर्मचारियों को आवागमन की सुविधा मिलेगी जिससे रेल के राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी।

बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन का निर्माण

महोदय, बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे के निर्माण हेतु काफी पहले सर्वेक्षण हुआ था और पिछले कुछ वर्षों में सतलुज वैली रेलवे कार्पोरेशन की स्थापनी की गई थी जिसमें संभवतः 50 प्रतिशत हिस्सा रेल मंत्रालय, 25 प्रतिशत भाग, हि.प्र.सरकार तथा 25 प्रतिशत निजी सीमेंट फैक्ट्रियों द्वारा कंट्रीब्यूट किया जाना था, लेकिन अभी तक इसकी प्रगति कहीं दिखाई नहीं देती है। मेरा आग्रह है कि इस रेल लाइन का निर्माण कोंकण वैली रेलवे कार्पोरेशन की तर्ज पर एक निगम बनाकर करना चाहिए। इसके निर्माण से शिमला जिले से ऊपर स्थित रामपुर एवं उसके आसपास का हिस्सा सीधे रेल जुड़ जाएगा जिससे वहां के किसानों का सेब, मेवे एवं सब्जियां रेलों द्वारा ढोई जा सकेंगी।

रानीताल होते हुए ज्वाला देवी तक रेलवे लाइन का निर्माण

महोदय, जैसा मैंने बताया कि हिमाचल प्रदेश देवी-देवताओं की प्राचीन एवं पुरातन ऐतिहासिक भूमि रही है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के कांगड़ा जिले में स्थित ज्वाला मां के दर्शनों हेतु लाखों की संख्या में दर्शनार्थी और श्रद्धालु आते हैं, लेकिन रेलों के अभाव में उन्हें बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। पठानकोट से जोगेन्द्र नगर तक पहले ही रेलवे लाइन मौजूद है। यदि इससे लगभग 16 किलोमीटर रानीताल होते हुए रेल लाइन बनाकर ज्वाला देवी को जोड़ दिया जाए और फिर ज्वाला देवी से द्योटसिद्ध नामक अत्यन्त प्राचीन धार्मिक स्थल को रेल के माध्यम से जोड़ दिया जाए, तो जहां वृद्ध, अशक्त एवं महिला यात्रियों को देवी-देवताओं के दर्शनों का लाभ होगा वहां रेलवे को पुण्य के साथ-साथ काफी राजस्व की प्राप्ति होगी और हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

आनन्दपुर साहब से श्री नैना देवी 20 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण

महोदय, हिमाचल प्रदेश के जिला बिलासपुर में श्री नैना देवी अत्यन्त प्राचीन धार्मिक स्थल है। यदि उसे आनन्दपुर साहब से लगभग 20 किलोमीटर रेल लाइन बनाकर जोड़ दिया जाए, तो रेलवे को भारी राजस्व की प्राप्ति होगी। एक अनुमान के अनुसार श्री नैना देवी के दर्शनों हेतु प्रति वर्ा लगभग 8 लाख श्रद्धालु आते हैं।

महत्वपूर्ण एवं आवश्यक सुझाव जिन्हें रेल मंत्री स्वीकार करें

महोदय, चूंकि समय ज्यादा हो रहा है। इसलिए अब मैं निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे इन सुझावों पर जरूर गंभीरता से विचार करें और रेल बजट पर बहस पर उत्तर देते समय मेरे सुझावों को उसमें शामिल करें।

महोदय, मैं इस बजट का विरोध करता हूं, लेकिन मुझे बहुत प्रसन्नता होगी यदि माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, मेरे इन सुझावों को स्वीकार कर लें और उन्हें क्रियान्वित करने हेतु बजट में प्रावधान करने की घोाणा सदन में करें :-

1. ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन के बजट को इस वर्ा 80 करोड़ रुपए तक बढ़ाया जाए और उसका निर्माण एक समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत शीघ्र पूरा किया जाए।

2. परवाणु से दाड़ला तक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र किया जाए।

3. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर, कांगड़ा वैली एक्सप्रैस को नैरोगेज से ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाए।

4. बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेल लाइन का निर्माण कोंकण वैली रेलवे कंसट्रक्शन कार्पोरेशन की तर्ज पर किया जाए।

5. रानीताल होते हुए ज्वाला देवी तक 16 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए। उसे दियोट सिद्ध तक बढ़ाया जाए।

6. आनन्दपुर साहब से श्री नैना देवी जी तक 20 किलो मीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

7. कालका से हिमाचल प्रदेश के नालागढ़ तक रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

8. देहरादून-पांवटा साहब-यमुना नगर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

9. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल लाइन पर नन्दपुर भटोली और त्रिप्पल में रेलवे क्रासिंग बनाए जाएं।

10. हि.प्र. को भेजे जाने वाले सामान जैसे अनाज, चीनी, मिट्टी का तेल, लकड़ी और कोयला आदि कीरतपुर साहब स्टेशन पर न उतारा जाकर हिमाचल क्षेत्र के राए मैहतपुर अथवा नंगल रेलवे स्टेशन अथवा पर उतारा जाए।

महोदय, मैं आपका पुनः आभार व्यक्त करते हुए अपना भााण समाप्त करता हूं।

*** श्री पुप जैन (पाली):** माननीय सभापति महोदय, वर्तमान बजट में राजस्थान प्रांत के साथ भारी भेदभाव किया गया है। राजस्थान में कई रेल परियाजनायें सालों से लंबित पड़ी हैं। बर-बिलाड़ा रेल लाइन का निर्माण सालों से लंबित पड़ा है, जिसे तुरंत चालू करने की आवश्यकता है।

चैन्नई-जोधपुर, बंगलोर से जोधपुर रेलों को सप्ताह में सात दिन करने की आवश्यकता है। उपरोक्त रेल मार्गो पर यात्रियों की भारी भीड़ रहती है। प्रतीक्षा सूची भी 400 से 500 तक की रहती है। यात्रियों को भारी परेशानी हो रही है।

मैं सरकार का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूंगा कि पाली जिला का जिला मुख्यालय पाली शहर है। पाली शहर एक औद्योगिक नगरी है, कपड़े का काफी बडा व्य वसाय है, हजारों लोग पाली शहर से प्रतिदिन देश के विभिन्न शहरों में आते जाते हैं। परन्तु, दुर्भाग्य से पाली शहर से एक भी रेलगाड़ी दिल्ली व जयपुर के लिये उपलब्ध नहीं है। अतः मेरी सरकार से मांग है कि पाली जिला मुख्यालय के लिये दिल्ली व जयपुर से रेल सेवा की व्यवस्था हो।

महोदय, सोजत रोड़-मारवाड़ जंक्शन, रानी स्टेशन, सोमेसर, जवाई बांध, नाना काफी महत्वपूर्ण स्टेशन है। हजारों प्रवासी बंधु प्रतिदिन आते जाते हैं, परन्तु लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां उपरोक्त रेलवे स्टेशनों पर रूकती नहीं हैं। उपरोक्त रेलों में 65 प्रतिशत से 75 प्रतिशत यात्री उपरोक्त स्टेशनों के आसपास के निवासी हैं। अतः मेरी यह भी मांग है कि जम्मू तवी एक्सप्रेस रेल का रानी स्टेशन व सोमेसर व जवाई बांध पर ठहराव सुनिश्चित किया जाये।

राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव मारवाड़ जंक्शन, रानी अथवा फालना स्टेशन में से किसी भी एक स्थान पर किया जाये। जोधपुर-बंगलौर एक्सप्रेस का ठहराव सोमेसर व रानी स्टेशन पर सुनिश्चित करायें। डी.एम.यू रेल का संचालन आबू रोड से मारवाड़ जंक्शन तक किया जाये। रणकपुर एक्सप्रेस रेल का ठहराव नाना स्टेशन पर हो।

महोदय, पाली शहर में पिछले पांच सालों से ओवर ब्रिज की मांग चल रही है। लगभग 50 हजार लोग पाली शहर में रेल लाइन के दूसरी तरफ रहते हैं। आम आदमी को ओवर ब्रिज के अभाव में भारी कटिनाई का सामना करना पड़ रहा है। अतः उक्त ओवर ब्रिज के निर्माण की स्वीकृति तुरंत प्रभाव से जारी हो।

---

* Speech was laid on the Table

* **श्री चंद्रभान सिंह (दमोह):** सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर अपने निर्वाचन क्षेत्र के लिये खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

महोदय, यू.पी. ए सरकार ने जो रेल बजट जो सदन में रखा है, वह पूर्व पक्षपात के तहत रखा गया है। महोदय, पूरे बजट मध्य प्रदेश तथा नये जोन जबलपुर डिवीजन के तहत आने वाले ग्रामीणों एवं शहरी क्षेत्रों के साथ भारी उपेक्षा की गयी है।

महोदय, मैं आपका ध्यानार्काण करना चाहूंगा कि मैं दमोह-पन्ना क्षेत्र से चुनकर आया हूं। यह कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पूर्व रेल मंत्री द्वारा जबलपुर-दमोह-पन्ना/खजुराहो सर्वे की घोाण रेल लाइन के लिए की गयी थी, जिसका सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है।

1. माननीय सभापति महोदय के माध्यम से चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी से निवेदन करूंगा कि इस रेल बजट सत्र में संशोधन करते हुये जबलपुर-दमोह-पन्ना या खजुराहो, जो ललितपुर से संगरौली लाइन को जोडता है, उसे इस बजट में जोडने कि कृपा करेंगे। निश्चित ही दमोह पन्ना-छत्तपुर तीनों जिलें, जो मध्य प्रदेश में सबसे पिछड़े जिले माने जाते हैं, इसका इस रेल लाइन बनने से भारी लाभ होगा तथा जो रेल से जबलपुर दमोह की दूरी 200 कि0मी0 है वह यह लाइन बनने से 100 कि0मी0 की दूरी होगी और जो रेल से दमोह खजुराहो पन्ना की दूरी 300 कि0मी0 है, वह मात्र 100 कि.मी. होगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के तहत समस्यायें जनहित में अतिआवश्यक हैं।

2. रेवांचल एक्सप्रेस गाडी को जो व्याहा वीना तीन दिन चलायी जाती है, उसे सप्ताह में प्रतिदिन चलाया जाये।

1. दमोह-वीना पैंसेजर जो दमोह से प्रातः 6 बजे सुबह चलती है तथा 12 बजे वीना में पहुंचकर खड़ी रहती है, उसे वीना से भोपाल तक एक्सप्रेस बनाकर बढ़ाया जाये तथा भोपाल से 6 बजे शाम को रवाना होकर दमोह 12 बजे वापिस लाया जाये।

4. दमोह में पथरिया फाटक पर रेलवे का ब्रिज बनकर चालू हो गया है। किंतु पथरिया रोड को इस ब्रिज को नहीं जोडा गया, जिससे पथरिया के पास रेलवे स्कूल, रेल वे अस्पताल एवं पथरिया क्षेत्र के लाखों जनसंख्या वाली विधान सभा क्षेत्र वाली रोड से ब्रिज को कट कर दिया है। यह रोड के पथरिया फाटक इसी ब्रिज के नीचे है उसे चालू किया जाये या ब्रिज को पथरिया रोड से जोडा जाये।

5. दमोह रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं (1) पर एस.टी.डी बूथ यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुये यथाशीघ्र खोला जाये तथा रिटायरिंग रूम का प्रावधान दिया गया है, उसे यथाशीघ्र चालू किया जाये।

माननीय सभापति जी, आपने मुझे अपने क्षेत्र की बात रखने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद।

---

* Speech was laid on the Table

* SHRIMATI D. PURANDESWARI (BAPATLA) : I stand before you today with very contradictory and conflicting emotions − happy and bit disappointed.

The reasons for my being elated is that the Budget presented by the Railway Minister is a Budget with a human face, with no increase in passenger fares and freight charges. NO change in freight rates will encourage competition with road network.

The Railway Minister has promised employment within the Railway Sector, by promising to fill up vacancies in the Railway Protection Force and by fixing Chowkidaars at unmanned railway crossings. He has also promised contracts to the rural sector in the guise of using Khadi and earthenware pots in trains. His free travel offer for Govt. job seekers, his 45% off, offer, for haemophilis and widows of soldiers killed by extremists, his 50% off, offer for escorts of deaf and dumb, only reflects the humanness of the Railway Minister. But I am bit disappointed over the raw deal given to Andhra Pradesh.

Andhra Pradesh has been given a raw deal like no new trains, no new railway lines. At least frequency of trains not given a mention (increase).

No increase in allocation of funds for the already on ground works (Railways). This confesses as to when our projects would be completed.

Secunderabad−New Delhi (Sampark Kranti Express) was already introduced by Shri Nitish Kumar − the then Railway Minister.

Not any one of the 15 new trains introduced passes through Andhra Pradesh. Only consolation is the extension of Bhubaneswar − Srikakulam Express to Vishakhapatnam. Similarly, Hyderabad−Shabani Express has been extended to Koduveli.

Vijayawada-Gudivada-Bhimavaram Narsapuram-Gudivada-Machilipatnam covering a distance of 235 kms. has only come under scrutiny for electrification. This would again take a lot of time. This has been initiated by Shri Dasari Narayana Rao (Minister for Coal & Mines).

Electrification and Doubling of lines in Andhra Pradesh not mentioned. Funds allocated for change of gauge was also done by the previous Govt. For the construction of new railway lines 65.211 crores were allocated in the previous budget out of which only 62.01 cores have been set aside in this Budget.

For six projects revolving around change of gauge 133.90 were allocated in the previous Budget, which only 102.90 crores are given in this Budget.

The details of these projects would be submitted to the Railway Minister.

The sectors, which I feel, need special attention would be hygeine not only in the trains but also on the railway platforms. Especially when we have to go on a long train journey the condition of the toilets are deplorable.

The hawkers that enter the 2nd class compartment also needs attention, because this not only is a nuisance to the passenger but also a hindrance to security in the form of robberies.

The bedsheets and covers also need a special mention here. The bed sheets and covers are stained and one has to think twice before using these.

So, I request the hon. Minister to consider Andhra Pradesh and the grey areas.

*SHRI G.M. SIDDESWARA (DAVANAGERE): Mr Chairman Sir, there has been injustice done to Karnataka State in the Railway Budget 2004-05 which was presented in this august House. We have repeatedly requested the Ministry of Railways, Government of India, to conduct survey for constructing railway line connecting very important cities like Davanagere, Chitradurga, Tumkur and others in Karnataka. But unfortunately no money has been allocated by the Railway Ministry for conducting this very important survey which is the dream of the people of my constituency for the last two decades. I am afraid that this may remain a dream and may not become a reality if the Railway Ministry ignores the interests of the people of Karnataka in this manner. I therefore once again urge upon the hon. Minister Shri Laloo Prasad Yadav to issue orders for conducting survey connecting Davanagere, Chitradurga and Tumkur without any further delay.

Davanagere is a very big and one of the fastest growing cities in Karnataka. It is not only a key business Centre but also a famous education centre, medical college, engineering college, B.Ed. college and many other technical and arts institutions are located there. The famous Davanagere Cotton Mills is known throughout the country. This commercial centre certainly deserves a direct intercity train connecting it to the capital city of Karnataka, Bangalore. At present thousands of people are travelling by bus and facing many hardships.

Renovation and modernisation of Davanagere Railway Station is another important issue to be taken by the Railway Ministry immediately. There are no proper seats at the station and even drinking water facility is poor. The people of Davanagere are hoping a lot from the new Railway Minister Shri Lalooji. I hope and trust that the hon. Minister will live upto the expectations of the people of Davanagere.
There is an urgent need to construct an over bridge in Davanagere city. There is jam-packed traffic at the centre of the city. Road accidents are occuring almost every day. Pedestrians are the worst affected by the traffic jam in Davanagere city. This construction of over bridge near Moti Talkies in Davanagere should be included in this Railway Budget 2004-05 and substantial funds should be allocated for this purpose.

I believe that the Ministry of Railways and particularly the hon. Minister will give categorical assurance on the floor of this House regarding the above mentioned projects and implement all of them during the current fiscal year 2004-05.

I thank you Sir for allowing me to present my views in this Supreme Sovereign House of the country and with these words I conclude my speech.

---

* Translation of the Speech originally delivered in Kannada.

* SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): Hob'ble Chairman Sir, I humbly request the Railway Minister through this august house that the conversion of Broad gauge work of Guelag-Bijapur is under progress.

Civil work are completed from Gadag to Bagalkot and Bagalakot to Bijapur is under progress.

Hence, I hope the minister be pleased provide sufficient fund for completion of the above mentioned work within specified period.

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for having given me the opportunity to express my views on the Railway Budget.

The hon. Minister for Railways has presented his first bold and popular Budget, which is largely applauded by the Press and the public. The United Progressive Alliance, which is committed to the Common Minimum Programme, is wedded to the welfare of the cross-section of our community.

The Budget fulfils the objective and so, it is hailed as the poor man's Budget. It is really a tribute to our national leader, Shrimati Sonia Gandhi, the ambitious architect of this Government.

Sir, so far as the Railway Budget is concerned, allocation made to Tamil Nadu for this year is very poor. It has been allotted Rs. 397.09 crore this year as against Rs. 357.56 crore during 2003-2004. For gauge conversion alone, a sum of Rs. 124 crore is allocated this year as against Rs. 90 crore allocated last year. Though I would like to thank the hon. Minister, I would also like to point out that it is quite insufficient.

Sir, with a heavy heart, I would like to express my concern that Tamil Nadu was neglected all these years. As so many new schemes are pending along with further gauge conversions, I would urge upon the hon. Minister to allocate further at least a sum of Rs. 300 crore for Tamil Nadu, while replying to the debate.

Sir, I would like to thank the hon. Minister for introducing a new service under the name 'Tamil Nadu Sampark Kranti Express' from Madurai to Delhi. I would like to request the hon. Minister to rename the service as 'Madurai Meenakshi Sampark Kranti Express.' As we all know, Goddess Meenakshi is the ruling deity of Madurai. The temple is known for its rich architecture, and has a culture of divine importance.

MR. CHAIRMAN: Shri N. S. V. Chitthan, please be brief.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : Yes, Sir. My hometown Tirumangalam is an industrially and commercially growing city. Kappalur Industrial Estate is situated very near my hometown. A large number of families of military personnel reside in and around Tirumangalam.

MR. CHAIRMAN: Shri N. S. V. Chitthan, please conclude.

SHRI N.S.V. CHITTHAN : Yes, Sir. I am going to conclude. The Anandapuri Express makes a stopover at

Tirumangalam on its return journey. No other express train stops at Tirumangalam. So, I would request that Kanyakumari Express and Anandapuri Express should stop at Tirumangalam for the benefit of growing passenger traffic that is nowadays originating from Tirumangalam. I would also like to state here that a Computerised Reservation Centre is very much needed there.

Sir, the passenger traffic between Madurai and Chennai -- the two important stations in the South -- is always on the increase. This route deserves the introduction of Jan Shatabdi Express and it will be highly patronised. Hence, a Jan Shatabdi Express may also be introduced between Madurai and Chennai as early as possible.

There is a very good potential for introduction of Push and Pull (DEMU) (DEMU) train services between Virudhunagar, Madurai and Dindigul. Hence, this service should also be started for a minimum of five times daily between Virudhunagar, Madurai and Dindigul for the benefit of commuters, businessmen, and other frequent travellers. Sir, I am sure that these measures will have very good patronage.

Sir, before I conclude I wish to say that Shri Lalu Prasad's Express Railway Budget, which was flagged-off with a green signal by the UPA Government, will definitely reach the destination of fulfilling the social justice, safely.

CHAUDHARY LAL SINGH (UDHAMPUR): Sir, I am on a point of information. Please, Sir. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, it is not allowed. You have already submitted your speech in writing. How can you make a speech in the House after you have laid your speech on the Table of the House?

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I will only go as per the list that is placed before me.

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव) : सभापति महोदय, हमने माननीय लालू जी का भााण काफी गौर से सुना। उन्होंने कहा कि रेलवे दुनिया की सबसे बड़ी संस्था है। उन्होंने कहा कि ग्रुप-ए को छोड़ कर जो ग्रुप हैं उनमें जन जातियों व पिछड़े वर्गों के लिए विशेा भर्ती अभियान चलाए जाएंगे। उन्होंने घोाणा की कि कुली भाई जो खून-पसीने की कमाई से जाड़ा, गर्मी और बरसात के मौसम में रात में ट्रेन आने पर अपने कंधे पर बोझ उठा कर दो रोटी कमाते हैं, उनको और उनके परिवार को मुफ्त पास दिया जाएगा। इसका भी हमारी बहुजन समाज पार्टी दिल से स्वागत करती है। आपने घोाणा की है कि जिस तरह पैलेस ऑन व्हील ट्रेन चलायी जाती है वैसे ही गांव के किसानों के लिए विलेज ऑन व्हील गाड़ी चलाने की योजना है। इसका भी हमारी पार्टी स्वागत करती है।

लालू जी, आप जानते हैं कि हमारी पार्टी की नेता सुश्री बहन मायावती ने हमेशा दलितों के लिए आवाज उठायी है और उनके लिए संघर्ा किया। मेरा लालू जी से िवनम्र निवेदन है कि उन्होंने जो घोाणाएं कीं, वे सिर्फ कागज तक सीमित न रहें। इसी पटल पर और इसी सदन में एक बार नहीं बल्कि तमाम बार रेल बजट पेश करते समय हमेशा यह वायदा किया गया कि अनुसूचित जाति के लोगों की भर्ती में प्राथमिकता दी जाएगी। आप रेल मंत्री हैं। आप सरकार में हैं। हमारे पास वे सारे आंकड़े हैं। जो रिक्तियां रहीं उनको संकल्प के साथ कभी सरकार ने पूरा नहीं किया। बहुजन समाज पार्टी चाहती है कि आप आश्वासन न दें बल्कि सुनिश्चित करें कि रिक्तियां कितनी हैं, किस-किस जोन में हैं, किन वर्गों में हैं, उनका ब्योरा सामने रखना चाहिए तथा समय सीमा, डेड लाइन भी सरकार को तय करनी चाहिए। बसपा चाहती है कि सरकार की पूरी प्रक्रिया में पारदर्शिता हो ताकि हमारे दलित भाइयों, पिछड़े भाइयों को इंसाफ मिल सके।

रेल मंत्री जी, आपने 15 नई ट्रेनें चलाने की घोाणा की है। मैं उत्तर प्रदेश के उन्नाव लोक सभा क्षेत्र से चुन कर आया हूं। मेरा निवेदन है कि जो इंदौर-पटना एक्सप्रेस वाया फैजाबाद से शुरु करने की बात है, वह सप्ताह में एक बार न करके दो बार चलाएं। लालू जी, आपने खादी, कुल्हड़, मट्ठा दूध की बात की है। बहुजन समाज पार्टी इसका तहेदिल से स्वागत करती है। इससे गांवों के कुम्हारों, बुनकरों, किसानों को रोजगार का मौका मिलेगा।लेकिन मैं दो खास बातें आपके सामने रखना चाहता हूं कि जब भी फसल की बुआई और कटाई का समय आता है, चाहे बिहार हो या उ.प्र. हो, हकीकत यह है कि वहां से हजारों किसान हरियाणा और पंजाब में मजदूरी करने जाते हैं और ट्रेन की छतों पर पानी. धूप. बरसात में यात्रा करते हैं। हमारे आदर्श पुरु बाबासाहेब भीमराव अम्बेडकर ने सामाजिक समरसता की बात कही थी। एक ट्रेन के अंदर दो तरह के यात्री- एक ट्रेन के अंदर, एक ट्रेन के ऊपर यात्रा कर रहा है। मुझे इस बात को दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि आज देश को आजाद हुये 57 साल हो गये हैं और हमारा आजाद भारत इन गरीब और मजदूर काश्तकारों को बैठने के लिये जगह न दे सका, न सिर पर छत दे सका। वे जोखिम उठाकर दो पैसे कमाने के लिये तपती छत पर बैठते हैं।.

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी के संज्ञान में एक बात और लाना चाहता हूं कि ट्रेन में यात्रा करते समय अनपढ़ और निरीह नागरिक यात्रियों के साथ, जो टी.टी.ई. और टी.सी. का व्यवहार होता है, उसे हम सब ने किसी न किसी मोड़ पर जरूर अनुभव किया किया होगा कि कैसा बर्ताब उनके साथ होता है। उनसे पैसे वसूले जाते हैं। वह गांव से शहर पैसा कमाने के लिये आता है । टी.टी. द्वारा फर्जी रसीदें काटी जाती है। रेल विभाग का अपना सतर्कता विभाग है। मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इनकी मिलीभगत होती है। माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि वह भेा बदलकर चलेंगे और रेलवे स्टाफ का बर्ताव देंखेंगे। हमें उस घड़ी का इन्तजार है जब आप इस दिशा में कोई कार्यवाही करेंगे।

सभापति महोदय, मैं एक बात की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा कि टिकट खिड़की पर हो रही दलाली ने आज संगठित अपराध का रूप ले लिया है जिसका शिकार गांव का गरीब और दलित होता है। उसकी मिसाल दिल्ली रेलवे स्टेशन पर किसी समय भी देखी जा सकती है। पढ़े-लिखे लोग तो मोबाइल या कम्प्युटर द्वारा टिकट ले लेते हैं लेकिन जो गरीब आदंमी हैं, वे पैसे देकर भी गलत टिकट पा लेते हैं या दलालों के शिकंजे में फंस जाते हैं। कम से कम इसे राजधानी से खत्म कर दीजिये। मैं अपनी बहुजन समाज पार्टी की तरफ से आग्रह करूंगा कि पिछड़े और दलितों के भर्ती अभियान के लिये जो बात कही गई है, उसे प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जायेगा और माननीय रेल मंत्री जी अपने उत्तर में इसे बतायेंगे।

सभापति जी, रेलवे बजट प्रस्तुत करते समय माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि रेलवे कबाड़ का रेलवे उपयोग करेगा, अब से वह नीलामी में नहीं जायेगा और माफिया पर रोक लगाई जायेगी। मुझे उंम्मीद है कि वे इस ओर ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, अंतिम बात कहकर अपना भाण समाप्त करूंगा। मेरा जनपद उन्नाव है। यह कानपुर-लखनऊ खंडमार्ग पर है लेकिन कई गाडियां बिना रुके यहां से गुजर जाती हैं। मेरा अनुरोध है कि गोमती एक्सप्रेस और पुपक एक्सप्रेस का यहां ठहराव दिया जाये।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपको एलाट किया गया समय पूरा हो गया है, आप अपना स्थान ग्रहण कीजिये।

श्री ब्रजेश पाठक : सभापति महोदय, मैं आपके संज्ञान में यह बात भी लाना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी उन अधिकारियो को दंडित करें।

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति महोदय, इस र्वा का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, एक ऐतिहासिक रेल बजट है। महात्मा गांधी से लेकर बाबा साहेब अम्बेडकर तक जितने महान् पुरुा इस देश में हुये, यह बजट उनके आदर्शों को प्रतिबिम्बित करने वाला बजट है। माननीय रेल मंत्री इस देश के गरीबों के मसीहा कहलाते हैं और उनके द्वारा प्रस्तुत बजट में उसका प्रतिबिम्ब देखकर मैं उन्हें साधुवाद और धन्यवाद देना चाहता हूं। यह रेल बजट एक ऐसा आइना है जिसके द्वारा इस देश के गरीब, पिछड़े और दलितों के लिये जो कार्य सदियों से नहीं हुआ था, वह इसके माध्यम से होता दिख रहा है । बजट इस देश की लगभग 90 प्रतिशत जनता की प्रतिक्रिया सकारात्मक है। इस बजट में देश की विधवा महिलाओं, विकलागों, गरीब परिवारों और सामाजिक न्याय के दायरे में आने वाले धर्मनिर्पेक्ष लोगों को राहत दी गई है जिनकी लम्बे समय से शासक वर्ग ने उपेक्षा कर रखी थी।

आज उन लोगों के एक बड़े प्रतिनिधि के रूप में, उनके रहनुमा के रूप में उन्होंने रेल बजट में उनके लिए राहत की चीजों को डालने का काम किया है। दूसरी तरफ माननीय रेल मंत्री जी ने देश में इस रेल बजट के माध्यम से हाई वैल्यू सिस्टम को अपनाने का काम किया है। यह वैल्यू सिस्टम इस देश के 90 प्रतिशत अवाम के सापेक्ष अपनी प्राथमिकताएं रखता है।

सभापति महोदय, रेल बजट में फल, सब्जी उत्पादक किसानों के लिए शुरू में पटना से रेफ्रिजिरेटिड वैन और अन्य सुविधाएं देने का काम किया गया है। वैसे सीमान्त किसानों के लिए सपोर्ट प्राइस की व्यवस्था संविधान में अभी तक नहीं हैं, नियम-कानून में नहीं है। वैसे किसानों के लिए यह सुविधा बहुत बड़े कुशन का काम करेगा और देश के फल, सब्जी उत्पादक किसान बड़ी संख्या में इससे लाभान्वित होंगे तथा इससे किसानों की अर्थव्यवस्था पर काफी फर्क पड़ेगा।

इसके साथ ही दुग्ध उत्पादक किसान और अन्य किसान, जिन्हें रेल बजट में सुविधाएं देने का प्रावधान किया गया है, उन सबकी ओर से हम रेल मंत्री जी को धन्य वाद और बधाई देना चाहते हैं।

सभापति महोदय, हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि वॉयबिलिटी की बात कुछ माननीय सदस्यों ने यहां उठाई है। हाल के दिनों में डीजल के मूल्य बढ़े और इस कारण ट्रांसपोर्ट सिस्टम महंगा हो गया। लेकिन आपने माल भाड़ा नहीं बढ़ाया, उसका एक बहुत बड़ा इम्पैक्ट हमारी इकोनोमी, इनफ्लेशन रेट और मुद्रास्फीति पर होने वाला है। जब ट्रांसपोर्ट सिस्टम महंगा है तो उसे कम्पिटीटिव बनाने के लिए रेलवे का भाड़ा न बढ़ाकर मंत्री जी ने मार्केट शेयर बढाने की ओर बहुत अच्छा कदम बढाया है। पिछले कई वर्ों से माल की ढुलाई में डिके हो रहा था, जैसा माननीय सदस्या श्रीमती मेनका गांधी ने अभी मैन्शन किया है कि एक ड्यूपिंग ट्रेंड था, आपने उसे एक अपवार्ड ट्रेंड की प्रवृत्ति बनाने की कोशिश की, जिसके लिए हम आपको धन्यवाद देना चाहते हैं। हम आपसे कहना चाहते हैं कि रेलवे में लम्बे समय से माफियाओं का नैक्सस चल रहा था, चाहे वह व्हीलर के माध्यम से हो या स्क्रैप की सेल-परचेज के माध्यम से हो । उनके द्वारा बड़ी आपराधिक प्र वृत्तियों के साथ स्क्रैप की सेल-परचेज होती थी, बड़े पैमाने पर भ्रटाचार और घोटाले हो रहे थे। उसे आपने साफ तरीके से परिवर्तित करके ऑन लाइन बिडिंग सिस्टम चालू कर इस देश में ऐसा एक्जाम्पल क्रिएट किया है, जो बहुत से लोगों का वर्ों-वर्ों से नैक्सस के बारे में ऑनेस्ट बिलीफ को तोड़ता है। रिसाईक्लिंग प्रोजेक्ट लगाने की घोाणा रेलवे की उत्पादकता को बढाने की सफल कोशिश सिद्ध होगी। â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य, समय का भी ध्यान रखें।

श्री आलोक कुमार मेहता : हम कहना चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में इस देश के वंचितों का ख्याल रहा है, इस देश के लोग भी उन्हें मानते रहे हैं, हम उनकी तरफ से मंत्री जी को साधुवाद देना चाहते हैं। हम अपनी पार्टी की तरफ से कहना चाहते हैं कि जो गोधरा कांड हुआ था, वह कांड रेलवे से जुड़ा था और रेलवे स्टेशन पर हुआ था। इसलिए यह रेलवे का मामला था। हम रेल मंत्री जी से मांग करना चाहते हैं कि उसकी निपक्ष जांच करायें। हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि इसी सदन में रेल मंत्री जी गोधरा कांड़ के संदर्भ में वक्तव्य दें और जांच कराने की घोाणा करें।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू जी ने एक ऐतिहासिक बजट प्रस्तुत किया है। जिसके कारण पूरा देश लालू-लालू कर रहा है। आप हमें भी दो मिनट बोलने का मौका दें। हमारा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि जो गाड़ियां पूर्वांचल जाती हैं, उन्हें गाजियाबाद में रुकवाने की व्यवस्था करें।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप अपने मुख्य सचेतक से सम्पर्क करें। आपकी पार्टी के मुख्य सचेतक ने आपका नाम लिस्ट में नहीं दिया है।

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Now, I give the floor to Shri B.K. Deo.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri M. Shivanna, you have already laid your speech. Shri Surendra Goyal, please take your seat. I have called Shri B.K. Deo.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, I rise to oppose the Railway Budget presented by the UPA Government because the Railway Minister has gone back on his words. The Railway Minister has said that rail will go to the backward region where the people have not seen the rail. ...(*Interruptions*)

सभापति महोदय : केवल माननीय सदस्य बी.के.देव का भाण रिकार्ड पर जाएगा।

*(Interruptions)**

MR. CHAIRMAN: Nothing should go on record except the speech of Shri B.K. Deo.

...(Interruptions)

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : One example is the case of Orissa. ...(Interruptions) Orissa is virtually neglected in the Budget 2004-05. ...(Interruptions) Orissa has been stagnated. ...(Interruptions) Orissa has been stagnated as far as development of railways is concerned. ...(Interruptions) No efforts towards the railway growth in Orissa has taken place. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Surendra Prasad Goyal, I am not allowing you. Please go to your seat.

...(Interruptions)

सभापति महोदय : आप अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री बी.के.देव, आप अपना भाण जारी रखिये।

---

* Not Recorded

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Sir, I am on my legs. He does not know the parliamentary etiquette. ...(*Interruptions*). Orissa is a mineral-rich State. So is Bihar. But it seems that there is always a competition between Orissa and Bihar. For what? The competition is as to how many people are living below the poverty line. In Orissa, it is sometimes 47.5 and in Bihar, it is 42.5 per cent. Therefore, I

request the hon. Railway Minister, who also happens to be running the Government in Bihar, that he should see that poor States like Orissa, Bihar and West Bengal should get adequate Railway funding to develop the States. Today, Orissa has got nearly 75 per cent of mineral ore, which is lying as reserve, and the same cannot be exploited because of the poor railway infrastructure. The hon. Minister has given some money to the on-going projects. It is inadequate. With this money, projects will take nearly 50 or 60 years to get completed.

Therefore, I urge upon the Railway Minister, through you, Sir, that more funding should be done in future and new projects should be announced. East Coast Zone was created when Shri Ram Vilas Paswan was the Railway Minister. But from that day till Shri Nitish Kumar became the Railway Minister, the East Coast Zone was lying idle. Not a penny was given for its improvement. Today, I thank the former Railway Minister, Shri Nitish Kumar for allocating adequate funds to the East Coast Zone and for making it functional. So, I am technically opposing the Budget presented by the hon. Minister. But, Sir, I would like to say here that he is just carrying forward the good work done by Shri Nitish Kumar and the NDA Government.

I would like to know from the hon. Minister as to what new steps he has taken. It is a welcome measure that he has encouraged artisans of the villages by using *khullars* and *khadi. Khadi* was the uniform when we fought for our Independence. Those steps are good. There is no doubt about it. How will you make it practicable? You have to make it practicable. Today, most of the *khullars* are produced by *kumhars.* They do not only live in Bihar; उड़ीसा में भी हैं, बंगाल में भी हैं, मध्य प्रदेश में भी हैं। They are run by cooperatives. For the last 50 years, all these cooperatives have become defunct because of the wrong policy of the Congress Government in the past. Hence, you must try to revive these cooperative and buy the *khullars* and *khadi* from these handloom sectors from the respective States where the respective zone is located. We do not want *khullars* from Bihar to be supplied to East Coast. We do not want *khadi* from Bihar to be supplied to Orissa because उड़ीसा में भी वीवर्स हैं, हैण्डलूम्स हैं। वहां भी खादी होती है। â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Shri Ram Kripal yadav, please take your seat.

...(*Interruptions*)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : क्या पूरे देश में कुम्हार नहीं हैं ? सबको समान रूप से देखिए।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य राम कृपाल जी, आप बैठिए।

...(व्यवधान)

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Sir, in his speech the Railway Minister has said that the 'safety measures' is the primary challenge; it is the biggest challenge in the Railways.

For the last 50 years, the Government which they are supporting − UPA Government ने सेफ्टी के लिए क्या किया ? आपने सेफ्टी के लिए कुछ नहीं किया।

Today, I thank Shri Nitish Kumarji, the NDA Government and hon. Shri Atal Bihari Vajpayeeji for the new safety measures which have been created. The Khanna Committee Report which should have been implemented long time back was implemented only during the NDA Government regime. I thank, Shri Nitish Kumarji for implementing it in true spirit, about the safety of the passengers.

Sir, 50 per cent of bridges were supposed to be replaced.â€¦ (*Interruptions*)

श्री राम कृपाल यादव : उड़ीसा के माननीय सदस्य, स्वदेशी के बारे में कुछ बोलिएगा।

श्री बिक्रम केशरी देव : बोलेंगे। â€¦(व्यवधान)सर, मुझे समय दीजिए।

सभापति महोदय : कृपया कन्क्लूड कीजिए।

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : सर, मुझे पांच मिनट और दीजिए। मैं आपसे रिक्वैस्ट करता हूं।

I would like to say that an amount of Rs. 17,000 crore as special fund was not created today. It was created during the NDA Government's regime. Four-hundred forty one stations have been improved. Out of 2,007 bridges, 1,306 bridges have been created. They were all done by the NDA Government, and not by them. They did not do all this within two months of their coming into power. We have ruled for six years and we have achieved 50 per cent of replacing of new bridges. So, it was the good work started by the last Government.

MR. CHAIRMAN: Shri Deo, please conclude now.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Sir, let me cover the points relating to my constituency also.

MR. CHAIRMAN: There are a lot of Members to participate. Please try to conclude.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Yes, Sir.

We have heard about Shri Lalu Prasad Yadav, about his administration. I do not want to repeat that. But I hope that he thinks for the poor and he would work for the poor. It is my request that he should see the backward regions of Sambalpur Division of Orissa also. This division comes under my constituency. It is one of the poorest divisions. It is in worst condition. No importance has been given to it. There is no retiring room, and there is the DRM headquarters. So, the East-coast zone should be strengthened.

Sir, we want more funds to complete the Lanjigarh-Junagarh railway line which was started long back.

Now, I would like to give some suggestions relating to my constituency. We have a new train from Sambalpur to Bubaneshwar which has been extended to Puri. It only connects the corner of the State of Orissa. I suggest that the above train be started from Raigara to Puri *via* Sambalpur, and two coaches be attached to Koraput- Bubaneshwar −Hirakud Express from Titlagarh. The facilities are available at Titlagarh. Similarly, Samata Express starting from Nizamuddin to Vishakhapatnam which runs weekly, should be made daily.

Sir, considering the labour migration to Gujarat from our districts of Orissa, the Ahemadabad −Puri Express *via* Vijayanagaram which runs three times a week, may be made daily to facilitate the demands of the labourers going to Gujarat. Similarly, the port connectivity to seaports through railways should be done in Orissa. The long-pending Khurda Road to Bolangir line should be started. They have provided Rs. 15 crore, which is not enough.

All on-going projects in the State of Orissa should be given adequate funding to be completed within four years.

With these few words, I conclude.

*SHRI AMITAVA NANDY (DUMDUM) : Mr. Chairman, Sir, I stand here to support the pro-people Railway Budget.

The honourable Railway Minister deserves a special thanks for proposing to bring hawkers, porters, railway contractor labours under social security network. In this context, I request honourable Laluji to consider some long pending legitimate demands of these sections.

Sir, the railway hawkers are demanding licence for all of them and railway porters. But the previous Government denied their legitimate demand and as its result, they are being subjected to all sorts of atrocities unleashed by Railway authorities, R.P.F. and so on. I demand immediate stoppage of all atrocities on railway hawkers and porters and issuance of licence for all of them.

Sir, now draw the attention of the honourable Railway Minister to some legitimate demands of general people of my constituency and from my State of West Bengal.

The Metro Rail is presently plying upto Dumdum which is within my constituency. I want that this may be extended upto Barrackpore.

Similarly, I request to consider the demand for a halt station at Napara in between Dumdum and Belgharia Station under Eastern Railway.

Sir, now I draw the attention of honourable Railway Minister to all along outstanding demands for construction of rail-road over-bridges at Habra, Barrackpore and Kanchrapara. The road through Barrackpore and Kanchrapara feed highway traffic in Barrackpore Kalyani Express Highway and leading towards NH 34 and NH 35 connecting the international border at Bangladesh. The road stretch is so over-crowded with trucks carrying perishable and non-perishable goods that it is important to ensure uninterrupted traffic as well as train services. As such, I request Laluji to consider my proposal.

In fine, I urge upon the Government to consider introduction of 12 coaches EMU services in Sealdah Section during office hours. This will be helpful for millions of daily commuters to and from Kolkata without introduction of new trains.

I believe that Government will consider my proposal.

---

*Speech was laid on the Table.

DR. BABU RAO MEDIYAM (BHADRACHALAM) : Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me the opportunity to participate in the discussion on Railway Budget 2004-05.

This year's Railway Budget presented by Hon'ble Railway Minister, Shri Laloo Prasad Yadavji is innovative and creative one in many ways.

On one hand, the Budget proposed to complete the ongoing projects and strengthen itself and on the other hand, it planned to give support to some traditional handicraft.

In regard to safety measures and concessions, it offered to families of Martyrs dumb and deaf, heamophilic patients is laudable. Mr. Chairman, Sir, I want to congratulate the Railway Minister through you Sir.

But Chairman Sir, such a progressive Budget has got a black spot in it, and that is a step-motherly attitude towards the State of Andhra Pradesh.

Sir, what does a step-mother do? She wants to feed her own children first with fresh and warm food, later she serves the remnants to her stepchildren. Sir, likewise, the Budget gave less importance to the requirements of A.P. No new extension were there. There is no major project proposals except Kakinoda, Kotipalli line, which is of no use when it could not extended upto Norasapur via Amalapuram. Delay in survey of new lines and updating them decades together.

Sir, my constituency has got only two railway stations about distance of 250 KM apart. One is chagallu Station where minimum facilities like drinking water and telephone were not provided.

Sir, the other station is at Manuguru, a terminal station from Dornakal Jn. which is mainly intended to transport of coal. It is away the main village, so I request the Minister to arrange a new station at Kunavaram.

Sir, Bhadrachalam, my constituency headquarter is an abode of Lord Sri Rama, lot of people visit here. During the Ramanavami and Ekadasi, there is a big crowd here. Lot of people are coming from different places. But still Bhadrachalam is not connected by train.

Sir, I am happy that Hon'ble Minister made a mention of Bhadrachalam to Kouur Lines survey updating. But how many times they survey it? Sir, I propose a new line from Manuguru to Bailadila via Bhadrachalam. Another is from Bhadrachalam to Visakhapattnam.

It is a short route between Monuguru (coalbelt) to iron ore seat, i.e. Beladilla. It will bypass about 800 km towards

North East.

I propose a new train from Rajahundy to Hyderabad.

Sir, I request the Minister to arrange a stop of Link Express and Intercity Express at Yerraupalam in Khammam district. Kakinada should be connected with railway line. Sir, I appreciate the Minister of providing free passes for families of the employees.

Sir, at Tadepalligudem Station loading and unloading Haawalis are starving with hunger as they were not given sufficient work. All works are being given to private godowns there. Kindly restore their work.

---

* Speech was laid on the Table

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : सभापति महोदय, रेल बजट में मैं निम्नलिखित मांगें रखना चाहता हूं, वे निम्न प्रकार से हैं --

वर्ा 2004-2005 के रेलवे बजट में हमें कुछ नहीं मिला। खासकर महाराट्र में विदर्भ में बहुत अन्याय हुआ है। ऐसी एक भी नई गाड़ी बजट में नहीं दी गयी है। मेरा संसंदीय क्षेत्र यवतमाल जो आदिवासी क्षेत्र है, इस क्षेत्र का आज तक विकास नहीं हुआ है। इसका मुख्य कारण रेलवे का विकास न होना है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूं कि यवतमाल की रेलवे जो शकुन्तला के नाम से जानी जाती है, उसे ब्रॉडगेज करें और वणीकिनवट-वर्धा से जोड़ने का प्रावधान करें। विदर्भ में खेती करने वाले किसान, अपनी कृाि उपज को देश के अन्य राज्यों की मण्डियों में ले जा सकेंगे और उन्हें अपने अनाज का उचित मूल्य मिल सकेगा।

महोदय, यवतमाल के रेलवे लाइन स्वतंत्रता पूर्व बिछाई गई थी, लेकिन उस रेलवे लाइन के लिए 50 वर्ाों में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। अगर रेल मंत्री जी चाहें तो अभी अतिरिक्त बजट में इस रेल लाइन के लिए राशि रख सकते हैं।

अतः मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूं कि उपरोक्त सभी मांगों पर विचार कर जनहित में मेरे संसंदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली रेल लाइनों के विकास हेतु बजट में प्रावधान रखने का कट करें।

---

* Speech was laid on the Table

***श्री महेश कनोडिया (पाटन)** : महोदय, मेरे क्षेत्र पाटन (गुजरात) में विरमगांव भिलडी प्रोजैक्ट स्वीकृत हुआ है। उसके अन्तर्गत मैसाणा, विरमगांव का ब्रॉडगेज का कार्य पूरा हुआ है लेकिन मैसाणा से पाटन और भिलडी का कार्य शुरू नहीं हुआ है। इस कार्य को शीघ्र से शीघ्र शुरू कराने की कृपा माननीय रेल मंत्री जी करें। मैसाणा तारंगा ट्रेन चल रही थी। वह ट्रेन बंद कर दी गई है और अब तो वहां पटरियां निकालनी शुरू हो गई हैं। मान्यवर, तारंगा यात्रा धाम है। हजारों यात्री रेल द्वारा वहां जाते हैं। उनकी सुविधा के लिए तारंगा ट्रेन को शीघ्र शुरू करने के लिए अनुरोध है। विरमगांव बहुचराजी, कटोसण और चाणसमा से हारिज जो लाइन थी, उसमें से चाणसमा हारिज की भी पटरियां निकालने का कार्य चल रहा है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस कार्य को जल्द से जल्द बंद कराएं और उपरोक्त लाइनों पर पुनः ट्रेनों की सेवा शुरू की जाए। अगर इस लाइन को चाणसमा से राधनपुर तक जोड़ा जाए तो अहमदाबाद से कच्छ की सीमा तक पहुंचने की दूरी भी कम हो जाएगी। उत्तर गुजरात का पाटण एक ऐतिहासिक शहर है जहां तालाब में पानी नहीं आता था तो पाटण के एक पवित्र बुनकर ने अपने सिर का बलिदान दिया। उनका नाम वीर माया था। अगर ऐसे ऐतिहासिक स्थल की रेल पटरियां उखेड़ दी जाए और जमीन को बेच दिया जाए तो ये बड़ी शर्मनाक बात है।

मान्यवर, एक सुझाव है कि टीवी में एक स्पेशल रेलवे चैनल होना चाहिए जिसमें कौन सी ट्रेन कितने बजे चलेगी, कौन से प्लेटफार्म से जाएगी, इसकी जानकारी जनता को मिलनी चाहिए।

---

* Speech was laid on the Table

* SHRI SWADESH CHAKRABORTTY (HOWRAH) : Sir, with due respect I submit the following to Hon'ble Railway Minister through you. In his speech in Railway Budget in 2002-03 the then Railway Minister assured about taking up construction of railway terminal in Shalimar-Padampukur-Sankrail in my constituency, Howrah by South Eastern Railways. His argument was that as the estimate is more than 600 crores of rupees, it needs approval of Planning Commission. Unfortunately, Hon'ble Railway Minister in his Budget proposal 2004-05 has not mentioned anything about construction of terminal in Shalimar-Padampukur-Sankrail. I demand taking up of the project in this year's Budget.

Sir, passengers used to get the opportunity of travelling to New Delhi by Rajdhani Express via Gaya from Howrah

Railway Station every Sunday. Now, this opportunity of the passengers of Howrah has been withdrawn. I request the Railway Minister to allow Rajdhani Express via Gaya to New Delhi on all days of the week including Sunday.

---

* Speech was laid on the Table.

#*SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): Mr. Chairman, Sir, I am a new Member. This is my first speech. I would like to speak in Oriya. At the outset I would like to thank the hon. Railway Minister for not increasing the railway fares and freight rates. Orissa is one of the least developed States of India. Ninety percent of Orissa's population belongs to the Scheduled Castes, Scheduled Tribes and the backward classes. For the last 57 years Orissa has not progressed satisfactorily as far as Railways are concerned. Development in Railways is the indicator of a State's progress. If the Railway network is good, then that State is a progressive one. Sir, I want to speak about the national average which is 19.11 kms of railway line per 1000 square kms. In West Bengal it is 43.01 kms and in Bihar it is 30.4 kms. However in Orissa it is only 15.03 kms per 1000 square kms. The ongoing Railway projects in Orissa requires a fund allocation of Rs 4,850 crore. But in the recent Budget we have only received 374 crore and 27 lakh of allocation which is very less in comparison to the Budget of 2002-03.

There are 30 districts in Orissa, among which 7 districts are untouched by the Railways; they are − Boudh, Kandhamal, Nayagarh, Deogarh, Kendrapara, Malkangiri and Nawrangpur. Orissa is always neglected. I request the Railway Minister to take steps to make these districts connected to Railways.

The Railways earn about Rs 4000 crore of revenue from Orissa but is not giving back anything. Orissa lags far behind.

Sir, the East Coast Railway Zone is a prestige issue for Orissa. I thank the Railway Minister for allotting Rs 8 crore to this zone. But this zone does not cover all the areas of Orissa. The Railway lines of Tharsuguda, Bandhamunda, Rourkela comes under the South-Eastern Railway. From Ranital to Jaleswar the zone also comes under South-Eastern Railway. The areas like Ib Valley, Brajaraj Nagar and Belpahad are industrial belts, they come under the South-East Central Zone. The Railway of Koraput and Rayagada district falls outside the jurisdiction of the East-Coast Railway Zone. The Railway line of Koraput and Rayagada district falls outside the jurisdication of the East-Coast railway zone. Sir, my request to the Railway Minister is that all these areas should be placed under East-Coast Railway Zone.

The trains which run through Orissa, lacks quality. The service must improve. The Nizamuddin-Bhubaneswar Hirakud Express has no facility of AC −III coach. It should have III AC facility. The Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani Express excludes the people of West-Orissa.

Hence another Rajdhani Express should be introduced which should start from Sambalpur-Anugul and go to Delhi. Similarly the Lokmanya Tilak Express which connects Bhubaneswar to Mumbai once a week, should be made daily. This train should pass through Sambalpur and Titlagarh.

Sir, the Intercity Express between Sambalpur and Bhubaneswar is very inadequate. I request to introduce another Intercity Express, so that both the trains can simultaneously leave Sambalpur and Bhubaneswar at the same time. The Puri-Ahmedabad Express presently runs once a week. It should go thrice a week. Sir, Shri Lalooji is here. He knows the historic relation between Kalinga and Pataliputra from the time of King Ashoka. Hence I request him to make the Puri-Patna Baidyanath Express ply on a daily basis. The Shatabdi Express which is a superior quality train is not accessible to the people of coastal Orissa. Another Satabdi Should start from Berhampur and end up at Calcutta, which will benefit the people of Orissa. Berhampur has no direct railway connection with Delhi. This should be made possible. The international tourists who visit Goa should also be encouraged to visit Orissa. The Jajpur district in Orissa has several Buddist momuments which will definitely attract foreign tourists. This can be possible only if Bhubaneswar and Panaji are directly connected. The Bhubaneswar Palasa railway line electrification work has been completed. So EMU train should cover this just like the Howrah-Kharagpur line. Bhubaneswar and Chennai should have more connectivity apart from only the Kormandal Express. The coach repair factory at Mancheswar should be made a coach production centre too. The Bhubaneswar Railway Station should have qualitative improvement. The stations of Jajpur, Bhadhakh, Baleswar, Dhanmandal and Berhampur should be made more passenger-friendly. All sorts of facilites should be provided to the commuters and these stations should be upgraded. The Railway line construction work between Paradeep and Haridaspur should be accelerated. Last of all I plead the Railway Minister to be fair to the demands of Orissa.

Speech was laid on the Table.

*Translation of the speech originally delivered in Oriya.

*** श्री लालमणि प्रसाद (बस्ती) :** महोदय, रेल बजट के समर्थन में निम्नलिखित सुझाव जोड़ने का काट करें 1. जन सामान्य के हित में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा लाए गए बजट का समर्थन करता हूं।

2 अनुसूचित जन जातियों, पिछड़े वर्ग, अलपसंख्यक समुदाय का आरक्षण कोटा पूरा किया जाए।

3 बस्ती से लखनऊ मार्ग पर रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

4 राजधानी एक्सप्रेस गोरखपुर से चलायी जाए।

5. सप्तक्रांति एक्सप्रेस बस्ती में रोकी जाए।

6. सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव बस्ती में किया जाए।

7 बस्ती में बड़ा रेलवे गोदाम बनाया जाए।

8 बस्ती रेलवे स्टेशन का चौड़ीकरण एवं सौन्दर्यीकरण किया जाए।

---

* Speech was laid on the Table

*****श्री राजाराम पाल (बिल्हौर) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र में निम्नलिखित स्टेशंस व मार्गों में मे रेल चलाने की व्यवस्था बजट में करने का कट करें।

1. कानपुर सेंट्रल से मंधना तक मेट्रो रेल चलाने की व्यवस्था करने की कृपा करें।
2. पनकी स्टेशन को आधुनिक स्टेशन बनाकर सभी ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित करने का कट करें।
3. ग्वालियर छपरा ट्रेन को पातेपुर लालपुर में प्राथमिकता पर ठहराव करने की व्यवस्था की जाए।
4. कानपुर सेंट्रल से सुल्तानपुर तक ओवर ब्रिज बनाकर यातायात की सुविधा प्रदान की जाए।

मेरा रेल मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि उपरोक्त मामलों को बजट में प्राथमिकता पर जोड़ने का कट करे।

---

* Speech was laid on the Table

SHRI P.K. VASUDEVAN NAIR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I am on a point of order.

MR. CHAIRMAN : What is your point of order?

SHRI P.K. VASUDEVAN NAIR : Sir, I am very happy to hear a speech in Oriya. But, in this very House, today a Member from Kerala wanted to make a speech in Malayalam. He followed the same route to the Secretariat and was told that there is no interpreter in Malayalam....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: He has taken prior permission.

...(*Interruptions*)

SHRI P.K. VASUDEVAN NAIR : Kindly hear me. In this House, can there be a provision for simultaneous translation in all the regional languages? It is not available in one regional language. Why is this discrimination? I wanted to draw the attention of the hon. Chair to the fact that a Member was not allowed to speak in

Malayalam....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Speeches in all the regional languages are allowed with prior permission.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I have already given a ruling.

SHRI L. GANESAN (TIRUCHIRAPPALLI): Mr. Chairman, Sir, on behalf of the MDMK Party, I would like to participate in the discussion on the Railway Budget...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Nothing, except what Shri Ganesan is saying, would go on record.

*(Interruptions) â€¦ **

SHRI L. GANESAN : Sir, at the outset I would like to thank you for giving me this opportunity to make my maiden speech. The Indian Railways has the biggest network in the world and it is the employers of a few lakhs of employees. The management of the Indian Railways has now been entrusted to the man of the masses, Shri Laloo Prasad Yadav. He, I should say, is a dynamic person and has tried his level best to meet the challenges facing the Indian Railways.

Indian Railways today has the biggest network in the world under a single management but it is not scientifically developed as compared to other countries in matters of modernisation of the signalling systems, energisation of tracks, upgradation of safety-related equipment, adopting of the latest technology in designing passenger coaches, wagons and loco, conversion of routes from meter gauge to broad gauge etc. The Government should provide maximum financial support to develop our Railways and proceed to modernise the Railways to make it comparable to the other developed countries of the world. The Central exchequer should take special interest to improve upon the quality of Railways in regard to re-structuring by sanctioning more funds to the Railways in order that it is comparable to the Railways of countries like China, Japan etc.

Sir, at its inception, the Railways were meant for the specific purpose of transporting troops from one place to another. Then, it was used for the purpose of sending raw materials from India and brining back finished goods from other

* Not Recorded.

countries. Now, the focus of the Railways has changed drastically. The aims and objectives of the Railways have undergone many changes since Independence. The Railways play a vital role in the growth of Indian industry. From the days of carrying passengers in the third class to providing the comforts of the Rajdhani Express, the Indian Railways have passed through many stages of development. Similarly, there has been a change in the concept of goods traffic as well.

Sir, in this context, I would like to suggest that the dividend to general revenue at the rate of six per cent of the capital at charge should be reduced by half. This percentage was fixed at the time when lending rates were high. Now, private banks and institutions are lending to the individuals at a rate as low as seven per cent. Dividend to be paid to the general revenues should be reduced to three per cent.

Secondly, the Railways are incurring heavy losses by running suburban trains in Metros. This is to cater to the needs of the heavily concentrated industries to ferry their workforce. In several countries the cost of the working expenses to run these trains are compensated in varying degrees to the extent of 40 per cent of the cost either by the Government or by the industries...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: How much time would you take?

SHRI L. GANESAN : Sir, I would take only five more minutes.

MR. CHAIRMAN: No. I could allow you only another two minutes. Please conclude.

SHRI L. GANESAN : Sir, this is my maiden speech. I have not consumed even three minutes. This is an important matter.

Sir, with regard to the requirements of my constituency, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the widening of a railway over-bridge in Tiruchirapalli. Tiruchy is the central point of Tamil Nadu. The over-bridge is very narrow and there is a heavy traffic in that over-bridge and it should be widened. That over-bridge is very near to our junction.

I mean Tiruchirappalli Junction. The residents on both the sides of the railway track are passing through the Trichy Goods Yard which is risky. Actually, a subway should be provided there.

I would like to appeal to the hon. Minister on one point and request him to take it into consideration. A new railway line should be laid connecting Thanjavur and Pattukottai. For the last many centuries till today, no railway line runs through that area. In the good old days, some steps had been taken and a survey was conducted. But due to the intervention of vested interests, the work has been stopped. Therefore, I appeal to the hon. Minster, who is a dynamic person, to look into it. He can do it, if he so desires.

Lastly, I have a request to make on my own behalf. The hon. Minister may take into consideration the prevailing situation in the Golden Rock Workshop. It is a golden workshop as far as Tamil Nadu is concerned. In good old days, about 14,000 workers were working there. Now, what has happened is that the workload has reduced and thus, only 4000 to 5000 workers are employed there. I appeal that the workload should be increased and, to that extent, more workers also should be employed as every infrastructure is already there. A coach factory should be established at Golden Rock which is one of the oldest workshops of the country. Therefore, I appeal to the hon. Minister to see that these things are done for the benefit of the people of Tamil Nadu.

*मो. मुकीम (डुमरियागंज) : महोदय, मैं श्री लालू प्रसाद यादव जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करता हूं। लगभग 5-6 साल के बाद पहली बार ऐसा रेल बजट आया है जिसे देश की जनता ने दिल से सराहा है। मैं अपने क्षेत्र डुमरियागंज, उत्तर प्रदेश के बारे में माननीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

1. खलीलाबाद-बलरामपुर नई रेल लाइन के निर्माण के संबंध में इस मार्ग का सर्वे स्वर्गीय इन्दिरा गांधी जी के समय में कराया गया था जो खलीलाबाद से मेहदावल, वांसी, डुमरियागंज, उतरौला होकर बलरामपुर को जोड़ती है। इस नई रेल लाइन से हमारे क्षेत्र के लोगों को जहां रेल की सुविधा प्राप्त होगी वही गौतम बुद्ध की धरती पर आने वाले पर्यटकों को भी सुविधा मिलेगी।

2. महोदय, गोरखपुर गोंडा जो छोटी लाइन है। इसे ब्रॉडगेज मे बदलने की स्वीकृति पिछले साल हो गई है। इस कार्य को शीघ्र पूरा करने के लए धन का आबंटन करके शीघ्र पूरा कराया जाए।

3. महोदय, हमारे क्षेत्र के लगभग 80 प्रतिशत लोगों का अपनी रोजी रोटी की तलाश में मुम्बई बराबर आना-जाना लगा रहता है। गोरखपुर से मुम्बई तक चलने वाली ट्रेन की कमी की वजह से बहुत परेशानी होती है। अतःगोरखपुर से मुम्बई तक वाया लखनऊ एक नई रेल शुरू करने का भी कट करें।

---

* Speech was laid on the Table

श्रीमती रंजीत रंजन (सहरसा) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी को एक संतुलित और आम आदमी को ध्यान में रख कर बनाए गए बजट के लिए बधाई देती हूं। मैं सहरसा क्षेत्र से आती हूं जहां से कभी श्री ललित नारायण जी रेलवे मिनिस्टर हुआ करते थे जिनकी कोशी के लिए काफी कुछ करने की सोच थी। उसके बाद बिहार से कई रेल मंत्री हुए, जिनमें श्री राम विलास पासवान ने काफी सराहनीय काम किए। आज एक बार फिर भारतीय रेल मंत्री का पद बिहार को मिला है। मुझे उम्मीद है कि लालू जी के कार्यकाल में भारतीय रेल एक बार फिर ऊंचाई को छूएगी।

रेल दुर्घटनाओं को रोकने, नई रेल लाइनें बिछाने, नई ट्रेनें चलाने, आमान-परिवर्तन, यात्रियों की सुविधा जैसे वियों पर सदन में अक्सर चर्चा होती है, लेकिन प्र ौद्योगिकी विकास की ओर हमारा ध्यान नहीं जा रहा है। मैं सदन के माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगी कि इस मुद्दे पर व्यापक बहस हो कि क्या पिछले तीस वार्षों में दुनियाभर में रेल प्रौद्योगिक क्षेत्र में जितनी प्रगति तेजी से हुई है, हम उसके आगे समकक्ष आए हैं? क्या इस बात की समीक्षा नहीं होनी चाहिए कि भारतीय रेल की अनुसंधान एवं प्रोद्योगिकी विकास संस्था जिसे हम आरडीएसओ के नाम से जानते हैं, की कार्यकुशलता एवं उपलब्धियां अंतर्राट्रीय मानकों के अनुरूप हैं? जहां तक मुझे जानकारी है, 70 के दशक के बाद रेल प्रौद्योगिकी का विकास जितना होना चाहिए, उतना भारतीय रेल में नहीं हुआ है।

मैं रेल मंत्री जी और माननीय सदस्यों का ध्यान इस बात की ओर आकर्ति करना चाहती हूं कि हमारे देश में राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रैस सबसे तेज चलने वाली गाड़ियों में से हैं। जिस समय राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रैस चलाई गई थी, हम भारतवासी खुशी से झूम उठे थे। लेकिन आज भी हम उसी जगह पर खड़े हैं। यूरोप और जापान में काफी तेजी से दौड़ने वाली गाड़ियां चल रही हैं परन्तु हमारे यहां क्यों नहीं। नए-नए अनुसंधानों के जरिए जापान, यूरोप दो-गुनी, तीन गुनी तेजी से दौड़ने वाली ट्रेनें चला रहे हैं। अब तो वहां मैगनेटिक कुशन पर भी ट्रेनें चलती हैं जिनसे दुर्घटनाओं की संभावनाएं भी कम रहती हैं। आखिर क्या हो गया है हमारे वैज्ञानिकों और तकनीशियनों को? क्या हो गया हमारे आरडीएसओ को? क्यों रेल प्रबंधन ने ही प्रौद्योगिकी विकास पर अपेक्षित दिलचस्पी नहीं दिखाई या बजट में ही पिछली सरकारों द्वारा इन मुद्दों पर आवश्यक राशि उपलब्ध नहीं कराई गई?

मैं चाहती हूं कि एक उच्च स्तरीय समिति बने जिसमें वैज्ञानिकों, तकनीशियनों के अलावा दोनों सदनों के सदस्य भी हों। उस समिति का मुख्य कार्य भारत के रेल प्र ौद्योगिकी को अंतर्राट्रीय स्तर पर हो रहे विकास के समतुल्य बनाने का सुझाव, दिशा-निर्देश सरकार को देना हो। किसी भी क्षेत्र में विकास क्रमिक होता है, रातों-रात हम कोई बड़ी छलांग नहीं लगा सकते।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई दूंगी कि उन्होंने मात्र डेढ़ महीने में जो बजट पेश किया, इतने कम दिनों में उन्होंने जो सभी भागों को एक समान देखा, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देती हूं। खासकर बेरोजगार युवकों को रेलवे के इंटरव्यू मे जाने हेतु फ्री पास की घोाणा करना, पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए डिस्चार्ज

शौचालय बनाना यह बहुत ही उपयुक्त योजना है और निश्चित ही इसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं क्योंकि जहां पर हम लोग रेलवे स्टेशन पर खड़े नहीं हो सकते थे।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : यदि लम्बी स्पीच है तो आप ले कर दीजिए।

श्रीमती रंजीत रंजन : सभापति जी, मै दो मिनट और लूंगी। पोटरों की पत्नी को जो फ्री पास देने की योजना है, यह बहुत ही धन्यवाद के लायक है।

सभापति महोदय : पढ़ने की परम्परा नहीं है।

श्रीमती रंजीत रंजन : मानसी-सहरसा का आमान परिवर्तन वित्तीय वर्ा मे पूरा करना, कटिहार-बारसोई-राधिकापुर तक आमान परिवर्तन इसी साल में गरीब लोगो के लिए पूरा करने की जो बात की है, इससे गरीब लोगों को बहुत ही राहत मिलेगी खासकर मधेपुरा से सिंहेश्वर-करजाइन होते हुए भीमनगर तक नई रेलवे लाइन जो कई वर्ाों से लोगों का सपना था, इस तरह जो इतिहास रचा गया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगी। ऐसी बहुत सारी योजनाएं हैं जैसे उन्होंने बिहारीगंज से सिमरी-बख्तियापुर, बिहारीगंज से रूपौली-धमदाहा तक जो की है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद दूंगी। मैं माननीय रेल मंत्री जी जो पहले भारतीय रेल मंत्री हैं जिन्होंने महिला यात्रियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए महिला टिकट जांच कर्ता का जो निर्णय किया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देती हूं। लेकिन मैं लालू जी से एक रिक्वेस्ट करूंगी कि जो महिला टिकट जांच कर्ता होंगी, उनकी सुरक्षा पर भी बल देना होगा क्योंकि वे भी एक महिला हैं, उन पर भी पैसेंजर की तरफ से कोई कटाक्ष हो सकता है। मैं सदन के सामने मंत्री जी से आग्रह करती हूं कि जो आमान परिवर्तन सहरसा से मधेपुरा होते हुए पूर्णिया तक, सहरसा से फारबिसगंज तक कटिहार से जोगबनी तक के लिए काम शुरु किया गया है, यह काम काफी धीमी गति से हो रहा है, उसमे तेजी लाने के लिए वह ध्यान देंगे, ऐसा मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है। खगड़िया-मुंगेर के बीच गंगा नदी पर बनने वाले पुल की गति में तेजी लाने के लिए भी मंत्री जी ध्यान देंगे और जो इस बजट में नहीं लिया गया है जिसमें सहरसा में रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज का निर्माण तथा मनिहारी-साहबगंज के बीच गंगा नदी पर पुल का निर्माण जिसके कारण पूरा उत्तर बिहार झारखंड से मिल सकता है, सीधा सम्पर्क झारखंड से होगा। मैं चाहूंगी कि इन सारी योजनाओं पर माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे।

अंत में मैं एक ही बात कहना चाहूंगी कि रेलवे बजट पर जो दो दिन पहले बहस हुई है, बहुत सारे माननीय सदस्यों ने लालू जी के मात्र डेढ़ महीने के कार्यकाल में ही बहुत सारी बातें कही हैं कि जब से लालू जी ने रेलवे का भार लिया है, उसके बाद बहुत सारी लूटपाट की घटनाएं हुई हैं। मैं एक ही बात की ओर सम्माननीय सदन का ध्यान आकर्ति करना चाहूंगी कि मात्र डेढ़ महीने में हुई कोई भी लूटपाट की घटना उस पार्टी या उस व्यक्ति से जुड़ी हुई नहीं होती है। इस बात को हर पार्टी के व्यक्ति को सोचना होगा। एक बात की ओर मैं जरूर ध्यान आकर्ति करना चाहूंगी कि एक ऐसी शर्मसार घटना पिछले कुछ वर्ाों में हुई थी जिसके कारण सारे हिन्दुस्तान को शर्मसार होना पड़ा था और मैं दावा करती हूं कि हमारी पार्टी की गठबंधन की सरकार में, कम से कम भारतीय रेल में ऐसी कोई घटना नहीं होगी जिसके कारण हमें शर्मसार होना पड़े या होना होगा।

अंत में एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगी। माननीय रेल मंत्री जी ने जिस तरह से दूरदर्शिता का परिचय अपने बजट में दिया है, उसको धरातल में उतारने पर भी वह उतनी ही दूरदर्शिता का परिचय देंगे, इतना मुझे विश्वास है। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं और अपनी बात यही समाप्त करती हूं।

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): Sir, I am happy that the hon. Railway Minister has not taxed the people with extra fare or even more fare. But I am sure that some of the rich people should have been taxed. If rich people are not taxed, how can you mobilise money? You must tax rich people, collect some money and give it to the States which are complaining or clamouring that no work is being taken up. ...(*Interruptions*)

I sat on *dharna* not because my opposition to the hon. Minister himself, but because adequate funding has not been provided for the pending projects of my State.

Of course, we know the difficulty of the Minister. The Minister finds it difficult because funds are not available. That is why, I was saying a little while ago that some rich people might be taxed.

Sir, I need not go into the details of the Budget. But I have seen one thing which is a good thing. We thought of railway porters. There is a very serious thing as far as the porters are concerned. In the South, especially, the porters are not having enough work. They are not getting enough load to carry. The luggage is not there. People are not having a lot of luggage. People are carrying their luggage themselves. So, the porters are not getting enough work. Therefore, they have been clamouring for getting some additional work. In many stations, these porters were engaged for a long time for taking parcels. Now, that has been taken away. It was not done by this Railway Minister. But long back, it was taken away. I would, therefore, appeal to the hon. Minister to do something in this regard. He is very considerate to the porters. He may kindly think of giving some additional work. The porters can carry the parcels also so that all these things are not given to the private people. The private people are taking advantage of that now.

As far as our State is concerned, there are certain important suggestions. Because of paucity of time, I am not going into the other details. I would just go into the suggestions which I have got with regard to Kerala. One suggestion which many of the hon. Members have already made − the Government of Kerala has also taken up the matter − is that a Zone should be created for Kerala. We have a problem now. We are not against Tamil Nadu or Chennai. But since all the works are to be managed by Chennai, we find that a lot of delay occurs. Many of the projects cannot be completed on time. Since we do not have a Zone for Kerala, administrative delays are also there....(*Interruptions*) There are technical as well as administrative delays. So, I would submit that the hon. Minister should consider creating a Zone for Kerala.

Next, the funds allotted for doubling of lines are not adequate. Doubling of lines is the utmost priority as far as Kerala is concerned. The whole of Kerala would gain by doubling a few portions which are not doubled. For

example, from Calicut to Mangalore, the doubling work is going on. Only some amount of fund is necessary....(*Interruptions*) Of course, that is included but only Rs.15 crore has been allotted whereas in the last Interim Budget, Rs.30 crore was granted....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri Thomas, you must address the Chair. You should make your main points only.

SHRI P.C. THOMAS : I am finishing my speech. I make only important points. This is my third point. The point is that in the Interim Budget, Rs.30 crore was granted but that has been reduced to Rs.15 crore now. That is a very serious thing as far as we are concerned. I think for no State, for no work, the amount has been reduced except for this work. I would urge upon the hon. Minister to kindly see that at least the amount which was granted in the earlier Interim Budget is restored. Rs.30 crore may be allotted to the Calicut-Mangalore line.

Regarding the other doubling works, I would submit that the Alleppey and Kottayam lines are being doubled but the amount being grated is Rs.2 crore each. So, I would submit that this should be increased.

With regard to a line to Sabarimala, there is a line which has been taken up. Shri Lalu Prasad knows that Sabarimala is a very important place. It is not a place of importance to Kerala alone. It is a place of importance to the people from all over India. It is a pilgrimage centre. People from all over India and even from outside India go to Sabarimala. There is a line which has been taken up for which funds are also granted. That is the Angamali-Sabarimala line. But this time, the fund has been reduced. It has been given only Rs.2 crore whereas the fund which is necessary is Rs.550 crore. ...(*Interruptions*)

Lastly, I would like to say that there are some trains from Thiruvananthapuram and New Delhi. Of course, there is a Rajdhani Express. We also have a Rajdhani Express. The frequency is twice a week now. I would urge upon the hon. Minister to make it a daily service. Or, the frequency should be thrice a week.

Then, as far as a train service to Kannanore is concerned, there is a train....(*Interruptions*) I am finishing my speech now. This is my last point.

18.00 hrs.

Sir, no new train has been introduced to Kerala. So, this train should be extended from Kannur to Mangalore. It is a question of only two or three hours more. So, that may be extended.

Then, there is the Maveli Express. Maveli visits our land, Kerala, only during Onam festival.

MR. CHAIRMAN : Shri Thomas, please take your seat for a minute.

कई माननीय सदस्यों के नाम यहां हैं लेकिन आपको मालूम होना चाहिए कि सभी पार्टियों का समय लगभग समाप्त हो रहा है और कुछ माननीय सदस्य जो रेलवे बजट में भाग नहीं ले पाए हैं उनको अवसर दिया जाएगा। माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी को आज ही जवाब भी देना है इसलिए समय सीमा को ध्यान में रखते हुए जब तक कि माननीय मंत्री जी का जवाब और आपकी रेल बजट पर चर्चा हो, तब तक के लिए हम सदन के समाय को आप सबकी सहमति से एक्सटेंड करते हैं।

अब थॉमस जी, आप अपना भाण समाप्त कीजिए।

SHRI P.C. THOMAS : Sir, my train is going very fast. So, I am not covering all the points. ...(*Interruptions*) Trains are running very fast now. I am sure Laluji will see that all the trains reach their destinations on time. He is very keen that cleanliness should be maintained at all railway stations and every train should be kept clean. That is very good.

Sir, I was referring to Maveli. We have a festival called Onam which comes every year and Maveli comes once a year. Unfortunately, trains should not be like that. Maveli Express runs once a week now. It should be made a daily train from Thiruvananthapuram to Mangalore. If the Railway Minister can make it a daily train, it will be very helpful to the people of Kerala.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now. I am going to call the next speaker.

SHRI P.C. THOMAS : Sir, I am concluding.

My last point is, a new train was declared in the Interim Budget and it has been reiterated in this Budget also. But I would like to request that apart from that train, another new train should be introduced to our State.

SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Mr. Chairman, Sir, at the outset, I must thank Madam Sonia Gandhi for giving me an opportunity to become a Member of Parliament and speak in this august House for the first time.

Sir, I appreciate the hon. Railway Minister for presenting a good Budget which cares for the common man and

downtrodden people and also for not increasing the passenger fares and freight charges. On behalf of the Congress Party, I congratulate the hon. Railway Minister for this. He is encouraging the maintenance of ecological balance by not allowing the usage of plastic cups in trains. I appreciate him for this measure also.

I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister towards my constituency now. My constituency, Periyakulam is a backward area which is totally surrounded by hills from all sides. I would request the hon. Minister that the Ayyappan Temple Train should be routed through Dindigul, Vattalagundu, Periyakulam, Theni, Bodi, Kambam and Gudalur so that it will cover all the places at the foothills of Western Ghats and then reach Sabarimala. If this is done, the pilgrims will not only save a distance of about 150 kms., but they will also save a lot of time. So, I would request the hon. Railway Minister to send a competent team of Railway officials to make a survey of these areas and allot funds for this purpose.

Sir, my constituency Periyakulam is a hilly area. लालू जी, वहां आलू और टमाटर ग्रो होता है। Tomato, Potato and other perishable vegetables are grown in the hilly areas of Bodi, Kambam and Kodaikanal in my constituency. So, I would request Laluji to construct a Goods Shed with refrigeration facility at Theni.

Sir, my constituency Periyakulam covers the Assembly constituency of our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Selvi Jayalalitha. I have to do some work for my constituency through the help of the hon. Railway Minister. Otherwise, I have to face the consequences which I have already faced during my election campaign.

So, I request the hon. Railway Minister to give a special view to this constituency. I would also request the hon. Railway Minister to come to my area and visit the places so that they get some importance.

Sir, a lot of tourists come to Vaigai Dam, Suruli Water Falls and Kodaikanal. These come under my area. Kodaikanal and Bodi-Mettur are hill stations. There is already a metre gauge line on Bodi-Mettur route. I would request the hon. Railway Minister that this should be converted to broad gauge line. There are a lot of people who travel from Theni, Bodi to Chennai. It is a 700 kms. route. They come from Koyambedu bus stand and there we need a Railway counter so that these people can book their Railway tickets for their onward journey. Chennai is the main Railway line and this main bus stand was sanctioned by the former Chief Minister, Shri M. Karunanidhi. It is situated in an area of about 30 acres. So, I request the hon. Railway Minister to put up a Railway counter in that Koyambedu bus stand area so that people can avail of this facility.

I once again congratulate the hon. Railway Minister for taking care of downtrodden people under the guidance of our leader Shrimati Sonia Gandhi.

* SHRI S. AJAY KUMAR (OTTAPALAM): At the outset I congratulate the Hon'ble Minister of Railways, Shri Lalu Prasad for presenting a common man friendly Budget. The decision not to increase the passenger fare and freight charge would help the ordinary people immensely.

The announcement in the Budget pertaining to the welfare of the Porters and the decision to increase the number of compartments in the local trains clearly manifests your concerns to the down trodden and the ordinary people.

While appreciating on these steps I must draw your attention to one area of neglect. The problems related to thousands of employees working in the catering sections in the railways are not given serious consideration. There are moves already underway for privatising the Catering departments. In many of the divisions catering work has been already privatised. This will cause serious problems to thousands of workers whose job security is in danger. I urge upon you to rectify this on the wider interest of the workers.

The state of Kerala contributes much to the revenue generation of railways. It is also a fact that Kerala lacks much in terms of Railway development which infact is a major roadblock in the overall development of the state's industrial and economical development. Kerala has always been discriminated in this respect. Though the people of Kerala was expecting a better treatment this, the announcements made in the Budget were not satisfying. Therefore, I request you to make review and take steps to allocate funds adequately for the railway development in the State.

The Shornur-Kuttippuram Doubling work which expected to be completed by the year 2005 has not been allocated sufficient funds in this Budget. The Shornur Triangular Railway Station is one of the most important projects in the State. The land for the project is available. The present Bulb Line cannot substitute the triangular station. So sufficient funds would be allocated for the project.

Sir, I am constrained to state that the Officials in your Ministry is behaving in an irresponsible way in taking

decisions related to Railways. I might sight some examples:

1. The Officials in the Southern Railway have decided to remove the parcel booking facilities in the Taluk Head Quarters, Ottappalam and Vadakkanchery causing lose of jobs and livelihood of many workers.
2. There is a move to remove the existing stop at Ottappalam for the Mangalore-Chennai West Coast Express (6627/6628).
3. There is move to change the timing of the train NO. 6525/6526 Island Express, Kanyakumari-Bangalore. It will cause serious inconveniences to the commuters and hence I request you to take steps to stop any such move.
4. There is a move to shift the Coach Repair Shed from Shornur. Earlier the Loco Shed at Shornur was shifted to Tamil Nadu. I request you to take steps so that this is not repeated again in this case.

I once again request to rectify the above anomalies.

*SHRI B. MAHATAB (CUTTACK) : I thank you, Sir, for allowing me to express a few words on the Rail Budget presented this year that is 2004. At the outset, I may mention that by presenting his maiden Budget for 2004-05, Shri Lalu Prasadji has virtually followed the footsteps of his predecessors, Sri Nitish Kumar, who too in his 2003-2004 Budget did not go in for any freight or passenger fare increase, while not tinkering with rate, Shri Yadav has at the same time not succumbed to the temptation of announcing new schemes with large outlays that would have put a drain on railway finances. The only exception however was the announcement of a feasibility study for a wheel plant in his constituency, Chapra.

There are several announcements on upgradation of railway services for both passengers and freight users and the expected dose of welfare measures such as handicapped-friendly stations, better amenities for women travellers and concessions for was windows. By not touching the fares or freight charges, the Railways is expecting an increase in business, which in turn, would translate into better revenue flows for the organisation.

One can understand that while passenger movement is expected to go up by three per cent, the freight target has been enhanced from 557 million tonnes last year to 580 million tonnes in the current year. In terms of earnings, the increased business is expected to translate into 3.56 per cent increase from Rs. 13,460 crore for 2003-04 to Rs.13,940 crore from passenger services. Freight earnings are expected to rise six per cent from Rs.27,115 crore to Rs.28,745 crore. The gross traffic receipts of the Railways are expected to climb from Rs.42,605 crore to Rs.44,902 crore.

The improved finances are expected to translate into a better operating ratio, that is, the amount of money spent by the Railways to earn every Rs.100 is at 92.6 per cent, which is the same as the revised figure for last year. The interim Budget had predicted a woresening of the operating ratio at 93 per cent for 2004-05.

When we are discussing the financial position of the Railways, we should also became aware about the dependence on Exchequer for financing Railway plans are on the rise. This is contrary to the stated objective of making the Railways a self-financing, commercial undertaking. During the current fiscal, the Centre's Budget support of rs.7020 crore is expected to finance 48.4 per cent of the Railways total plan size of Rs.13,918 crore. This is 3.5 times the level of Exchequer funding which was Rs.1992 crore in 1997-98, even as the resources mobilization have gone up by just Rs. 576 crore over this period.

Unfortunately, the Railway Minister has not addressed the financial issues at all. There are no attempts either to simplify the commercial rules and procedures, which are cumbersome and archaic and lock up huge amounts of money in litigation for years. Nor any attempt been made to introduce radical measures as flexibility in rates or progressive segregation of the passenger of the passenger and freight corridors as the operational and technical requirements of heavy duty goods trains.

The safety issues have been addressed, but in the same old fashion, without any direction. The need for bolder action springs from the current and prospective size of the investment the Railways needs − the 153 year old, 1,00,000 km long network needs huge amounts in the next few years for wagons, locomotives, coaches, bridges and more lines as also to improve capacity and safety. Repairs are needed for at least a third of the tracks that have been the cause of innumerable accidents, claiming thousands of lives.

I would like to draw the attention of the Minister about safety of rail passengers. Does the Railway Minister realise that cross-subsidisation of passenger services by freight has reached unacceptable levels and though a full 60 per cent of all trains run on Indian Railways carry passenger traffic, they produce only 28 per cent of the revenue. Further, more passenger trains means more coaches being pressed into service, which implies withdrawing them from the maintenance pool, thereby cutting down on safety levels and risking accidents that ought be avoidable.

The overemphasis on passenger traffic overlooks the fact that the Railway has always survived on freight which, though accounting for only 40 per cent of all traffic earns 72 per cent of the revenue. And I may mention here that East Coast Railways contributes tremendously to the earnings of the Railways.

I would like to draw the attention of the House towards another important matter. It is regarding the relevance of the Rail Budget. No doubt presenting a Rail Budget every year has become a custom but is it necessary? I think some day this question would be debated in this House. The announcements that have been made by the Rail Minister the other day, could have come easily by him or Railway Board Chairman at any time during the year as these pertains to improvement in services and facilities offered to the Railway users. Why should these have to be announced in a Budget speech? Out of 44 pages of Rail Budget speech of the Minister only seven pages contained the crucial aspects of the Railway Budget for 2004-05, namely the revenue and expenditure estimates, additional resource mobilisation efforts and the annual plan outlay for the current year. The remaining 37 pages contained the elaborated listings of the new towns and villages which are going to be surveyed for new lines, new train services and new passenger facilities of the kind explained earlier. This sums up the completely misplaced priority of the Ministry and the Minister. There is another reason to put an end to this meaningless ritual. If you compare the rail receipts which is estimated to be Rs.42,605 crore last year with the net sales of some of India's top companies, one would realise that how small Indian Railways has become as an economic entity. There are at least five companies, which have a higher turnover than the Indian Railways gross traffic receipts. Of these, four are public sector companies, functioning under the administrative control of the Ministry of Petroleum and Natural Gas. If these companies can do without the fanfare of an annual Budget exercise, there is no reason why the Indian Railways too cannot maintain a low profile? True, Indian Railways is not a PSU, but certainly it can function like one.

One may remember that there was a time when Department of Telecommunication also used to table in Parliament separate Budget statement on its revenue, expenditure and new tariff proposals along with the presentation of the Union Budget. That practice was done away with in the 1980s.

*Speech was laid on the Table.

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत) : सभापति महोदय, रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने 6 जुलाई, 2004 को सन् 2004-05 का बजट सदन में पेश किया था। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि पिछला बजट जो पूर्व रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमारजी ने पेश किया था, थोड़े बदलाव के साथ यह बजट लगभग उसी बजट की पुनरावृत्ति है। हरियाणा की दृटि से देखें, तो यह बजट बिलकुल रूखा है, सूखा है और लूखा है। इस बजट में हरियाणा के लिए कोई नई रेल लाइन नहीं दी गई है।

सभापति महोदय : बजट किसी व्यक्ति का नहीं होता है, सरकार का होता है।

श्री किशन सिंह सांगवान : रेल मंत्रीजी द्वारा हरियाणा को कोई डबल रेल लाइन नहीं दी गई है, गेज कन्वर्जन नहीं है, न इलेक्ट्रिफिकेशन, किसी स्टेशन का जिक्र नहीं है, कोई सैकेंड एन्ट्री नहीं है - इस बजट में कोई नई चीज हरियाणा के लिए नहीं दी गई है। हरियाणा राज्य दिल्ली के तीन तरफ लगता है और दिल्ली देश की राजधानी है और लगभग पांच लाख यात्री दिल्ली आते-जाते हैं। इनमें चाहे कर्मचारी हो, व्यापारी हों या विद्यार्थी हों, दूध बेचने वाले हों या फल-व-सब्जी बेचने वाले हों। गाड़ियों में लोग पशुओं की तरह भरकर सफर करते हैं। वास्तविकता यह है कि सारी गाड़ियां हरियाणा की धरती से होकर गुजरती हैं और हरियाणा के लोग दुखी हैं। लगभग सभी गाड़ियां चाहे एक्सप्रैस गाड़ी हों या कोई अन्य, उन गाड़ियों का हरियाणा में स्टापेज नहीं है। गाड़ियां ओवर-लोडेड होती हैं। देखा जाए, तो इलैक्ट्रिकल ट्रेन में भी यात्री गाड़ी की छत पर चढ़कर आते हैं।

हरियाणा में रेलों का बहुत बुरा हाल है। हम पिछले बीस सालों से इसके लिए रो रहे हैं। पिछले साल नीतीश कुमार जी ने हमारी समस्याओं की तरफ ध्यान दिया था और उन्हें इम्पलीमैंट किया था लेकिन इस बार हरियाणा को पूरी तरह इग्नोर किया गया है। दो रेल लाइनें पिछली बार नीतीश कुमार जी ने मंजूर की थी - जीन्द से सोनीपत की लाइन और रोहतक, रिवाड़ी, झज्जर की रेल लाइन। जीन्द-सोनीपत का 190.81 करोड़ रुपए का प्रोजैक्ट था। केवल 3.89 करोड़ रुपए दिए हैं। ऐसा करके हमारे साथ मजाक किया गया है। रिवाड़ी के लिए 149.38 करोड़ रुपए में से केवल तीन करोड़ रुपए दिए गए हैं। यह हरियाणा के साथ मजाक किया गया है। रेल की सवारी आम आदमी और गरीब लोगों की सवारी है। ज्यों-ज्यों जनसंख्या बढ़ रही है रेल की मांग बढ़ती जा रही है। रेल के बारे में एक कहावत थी और उसके बारे में गांव में चर्चा भी चलती थी। कहा जाता था कि आलू की तरकारी, हैजे की बीमारी और रेल की सवारी, यह किस्मत वालों की मिलती थी। रेल का सफर अच्छा और सुरक्षित माना जाता था। हैजे की बीमारी से एकदम डैथ हो जाती है, उसमें तकलीफ नहीं होती है इसलिए रेलवे को सस्ती और सुरक्षित गाड़ी माना जाता था।

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : इसके साथ लालू जी की गाड़ी जोड़ दें।

श्री किशन सिंह सांगवान : अब सब उलट हो रहा है। हरियाणा का 35 परसैंट हिस्सा एनसीआर में आता है। दिल्ली की बढ़ती जनसंख्या को देखते हुए यह आवश्यक है कि हरियाणा में रेलवे की सुविधाएं ज्यादा से ज्यादा दी जाएं। पिछले बजट में नीतीश कुमार जी ने एक फार्मूला पारदर्शिता रखने के लिए बनाया था। उन्होंने कहा था कि सभी राज्यों को बराबर का हक मिले। उसमें कहा था कि जिसके अनुसार स्टेट का 15 परसैंट एरिया है 15% आबादी और 70 परसैंट प्रोजैक्ट बैलेंस है, वह पैसा उनके लिए उसी फार्मूला के अनुसार खर्च होगा लेकिन इस बार हरियाणा को बिल्कुल इग्नोर किया गया है।

मैं हरियाणा की समस्याओं का उल्लेख करना चाहता हूं। लालू जी ने सभी सांसदों को पत्र लिखे थे। सभी सांसदों ने अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ उनका ध्यान दिलाया था। मैंने भी उन्हें पत्र लिखा और पर्सनली भी मिला। मैंने उन्हें अपने क्षेत्र की मुख्य समस्याएं बतलायीं। मैंने कहा कि जींद- सोनीपत लाइन और रिवाड़ी-रोहतक की लाइन का बजट बढ़ाया जाए। बहादुरगढ़, सोनीपत, मन्नौर ऐसे शहर हैं, जहां स्टेशन बीच में हैं। वहां आबादी दोनों तरफ से बढ़ गई हैं। हमने वहां फुट ओवर ब्रिज और ऐसे बुकिंग ऑफिस की मांग की थी जहां आरक्षण हो सकें लेकिन कुछ नहीं हुआ। बहादुरगढ़, जुलाना, गोहाना, रोहतक आदि रेलवे स्टेशनों को मॉडर्नाइज किया जाए। गोहाना होते हुए भिवानी से जम्मू के बीच नई ट्रेन की शुरुआत की जाए। कुछ ऐसी मेल एक्सप्रेस गाड़ियां हैं जो हरियाणा में नहीं रुकती हैं। उनके स्टॉपेज की व्यवस्था की जाए। हिमालय क्वीन, भटिंडा एक्सप्रेस, नई दिल्ली अमृतसर एक्सप्रेस, उचॉहार, बरौनी, शाने पंजाब, फ्लाईंग मेल का स्टॉपेज सोनीपत, नरेला, गन्नौर में किया जाए। हमने गोहाना, दिल्ली के बीच रोहतक होते हुए नई इंटर सिटी एक्सप्रेस की मांग की थी। गाड़ी संख्या 4521 अप और डाउन इंटरसिटी एक्सप्रेस का सोनीपत स्टेशन पर ठहराव करवाया जाए। जीन्द-सफीदो व पानीपत के बीच नई पैसेजर गाड़ी की शुरुआत करवायी जाए। जब से देश आजाद हुआ है, एक ही गाड़ी चल रही है। वहां के लिए दूसरी गाड़ी दी जाए। दिल्ली से सोनीपत के मध्य सवेरे 8 बजे से दोहपर 2 बजे के बीच कोई गाडी नही चलती । अत: गन्नौर तक नई गाडी चलाई जावे । लालू जी, इस तरफ ध्यान देंगे। रेल मंत्री जी ने कुल्हड़ का इस्तेमाल करने की जो बात कही है, वह एक सराहनीय कदम है।

हरियाणा से सैकडों दूध बेचने वाले दिल्ली आते हैं लेकिन उनको 40 किलो दूध लाना एलाउड है।

इसके लिए उनसे पूरा टिकट लिया जाता है। मेरा आग्रह है कि उन्हे 100 किलोग्राम ले जाने की इजाजत दी जाये। इससे वैंडर्स को फायदा होगा।

सभापति जी, आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये धन्यवाद।

* SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH) : Sir, the Railway Budget-2004 just presented is no more than populist, rhetoric, appealing to the masses. It has no worthwhile proposal, vision or a sense of determination to raise funds. To raise funds not for the new projects but for keeping the on-going projects barely moving. There is no attempt to raise additional resources to address core problems confronting the Railways. Track renovation, safety, upgradation of signaling and communications aspects. The UPA Government in power thought it prudent to keep things static for some more time till the forthcoming elections to State Assemblies in Maharashtra, Bihar and later elsewhere. Further, a modest revision upwards in passenger fares would have made Railways committed to provide added amenities and safety. The Rakesh Mohan Committee had deeply gone into the problems afflicting Railways for so long and has come out with a set of recommendations. Precisely the Rakesh Mohan Committee wanted to Railways to be run on commercial lines and generate internal resources to embark expansion. The charity or social (Dharma Dan) content of Railways operations were to be restricted to a minimum level. Yet there has been no attempt to compartmentalise these two functions as a result the social compulsions have transgressed much deeper into the gains earned over commercial endeavours. The Railway Minister in his long-winding speech, which is replete with mundane matters on introduction of new trains etc. has cleverly injected jocular proclaiming his will to introduce Kulhar (Earthen cups) on trains and stations and also using Khadi for Railway Linen. He wanted to switch over to a bio-friendly item (Kulhar) which too takes almost ten years to break into pieces and disintegrate totally. What about packing drinking water in eco-friendly containers replacing the present PET bottles? Why not extend this Kulhar concept to leaf cups and leaf plates for serving food in rails.

There is no specific proposal for improving hygiene and cleanliness in Railway coaches or station premises. Upkeep of rakes, its regular cleaning and replacement of broken or damaged window panes etc. need to be taken up seriously.

The hon. Railway Minister has confined his attempts on enhancement of safety measures to deployment of RPF/Security personnel on running trains. This step could at the most save the travelers from the incidences of theft and dacoity on running trains which have become frequent in stretches along Bihar and West Bengal. One of the factors affecting the safety of the passenger and his luggage is the overcrowding in compartments and free movement of unauthorised hawkers, vendors and even beggars. Whether deployment of RPF/Security personnel on running trains will keep a check on overcrowding and movement of vendors/hawkers/ beggars in running trains is highly suspect.

There is no mention about the status of the Railway Pension Fund or its accumulations to take care of the liabilities arising from payment of pension to retired employees. There has been some attempts in the past, on the advice of acturial consultants, to create a dedicated pension fund for Railways, to honour pension disbursement commitments timely. Nothing has been mentioned in the Budget speech. It is a startling revelation that a major part of the Railways operational earnings are used to settle pension payments in a casual and cavalier manner. It is feared that by 2020 more than 60% of railways operative earnings will have to be set apart for pension payments.

Construction of Konkan Rail Line was considered as engineering feat. KRC has since come a long way to break even and has introduced new safety concepts. KRC engineers have developed an anti-collusion device earlier which is now put on extended use elsewhere. In the wake of recent Matsyagandha Express derailment, due to landslides and rolling down of boulders on tracks, KRC has put in place a new device called Safety Net (Raksha Daga) which prevents loose boulders rolling down the slopes onto tracks. But this accident has highlighted the

necessity of enforcing safety norms strictly. Track renewals and track patrolling by gangmen during rain season should be intensified and gang staff should be provided with walkie-talkie sets to alert incoming trains.

There has been a large number of railway bridges classified as 'distressed' having been build during the pre-independence era. There was a spate of accidents involving such bridges and it was felt to re-build them fast. No sizeable appropriation of funds seems to have been made for this work under the current Budget.

My Constituency falls under the newly carved out South West Zone headquartered at Hubli an important commercial and industrial centre in Karnataka. For many years no, the slow process of Hubli Railway Workshop modernisation is on. Yet no substantial funds were allotted to speed up and complete the project. Since there is no new proposal to generate additional funds to take up on-going projects has been made in this Railway Budget. I better keep silent on this issue rather than eliciting a negative answer from the Government over this issue.

A part of Central Road Funds was supposed to be spent on building railway/road over/under bridges in high-density traffic intersections. Road intersections at manned level crossings in urban areas create traffic jams and snarls causing wastage of fuel (on idling motor vehicles and trucks) apart from accidents. Many such locations were identified to be taken up for construction of over-bridges. Haveri town in my Constituency is a District Headquarter and a trading centre, handling agri-produce like cotton and chilli on Hubli Bangalore section with NH-4 running parallel to rail track. The under-bridge on this location adjoining Haveri Railway Station has long back outlived its utility due to water-logging and accumulation of garbage and silt flowing in with rain water. This under-bridge passage has become unusable and at times even posing danger to users and vehicles. The State highway passing along Udaya Nagar/Vijayanagar joins the NH-4 after crossing the track southwards and this intersection also causes traffic blockade due to frequent passage of trains both goods and passenger. To overcome this the residents of Haveri town had earlier proposed construction of a railway overbridge. Members of Haveri Merchants Association who engage in trading of bulk agri-produce every day at the APMC market yard located north of Haveri Station have also been clamouring for such an over-bridge facility. This is a project of utmost public priority for the people of Haveri town, including its trading community and I urge the Government to ensure that adequate allocations be made for the current year to take up and complete the project.

Since the Government would be fund-strapped for want of additional revenue generation through upward revision of passenger fares, freight and exploitation of surplus land holdings and abolition of concessions and privileges granted with populist intentions, it would be futile for me to expect improvement on passenger amenities and comfort/safety both on running trains and in station premises.

I am afraid instead of up-grading railway facilities in Bihar to national standards, the Minister is deadbent on down-grading the national standards to Bihar-standards. At this rate, the Indian Railways will soon turn out to be a Bihar Government Undertaking.

The following points should be given priority.

Change of jurisdiction between Mysore Division and Hubli Division. The existing system is not functioning well. Mysore is in South Karnataka. Hubli is in North Karnataka. There is about 400 kms. Distance between Mysore and Hubli. Hence, there is a need to reorganise the jurisdiction.

Natural flyover at km. 395.60 at Haveri District Headquarter.

Stoppage at Byadaji. Byadaji is a taluk Headquarter having international chilli market. It is most inconvenient for Byadaji people and businessmen. Hence Janashatabdi and intercity trains may be stopped at Byadaji.

(SWR). South Western Railway Zonal Office is established in Hubli about one year back. Full fledged zonal office to function at Hubli (1) Traffic Accounts (2) Construction (3) Stores.

As the SWR Zonal office is at Hubli, the Railway Recruitment Board should also be stopped from Bangalore to Hubli immediately.

Hubli − Ankola new Broad Gauge line. Gauge conversion work on Gadag-Bijapur section. More funds to be released so as to complete by 2005.

The following new lines may be proposed which contribute much for the development of backward areas.

Bankapur Cross (NH4) to Jath in Maharashtra via Gadag NH13.

Bankapur Cross to Kumata (Konkan Railway).

Haveri to Kumata via Hanagal and Sirsi.

Byadagi to Shimoga via Hirekarur, Sikaripur

The following gauge conversion works to be taken up on war footing for an early completion.

Bijapur-Gadag,

Mysore-Chamaraj Nagar,

Hassan-Mangalore,

Shimoga Town to Talaguppa.

Haveri is a Dist. Headquarter. The people of Haveri town are pressing for rebuilding the existing under bridge and demanding for natural flyover bridge at Km. 395.60 at Haveri. The people and businessmen are cursing on MLAs and MPs and municipality and local Government. I am ready to pay Rs. 20 lakh out of my MP Fund towards construction of that flyover. Hence it may be taken up on top priority and urgently.

#Mr. Chairman Sir, I thank you for giving me an opportunity to present my views on the Railway Budget for the year 2004-05.

#Translation of the speech originally delivered in Kannada.

A railway under bridge has been constructed towards south (towards Bangalore) of Haveri Railway Station. Unfortunately due to faulty planning, i.e., without even footpath water is stagnating there at the Havanoora Ekkambi road. This has adversely affected the business of the district centre agriculture produce marketing at the eastern part of the railway line.

Five years ago a plan was prepared to construct an under drainage through pipe at a cost of Rs 46 lakh. The purpose of this drainage system was to allow the water to flow freely towards Virapura road channel.

One narrow under bridge (10' or 12' width x 8' or 10' height) has to be constructed immediately across the road which is next to railway under bridge. This will enable the free flow of all type of vehicles like two wheelers, three wheelers, four wheelers etc. and there will no traffic jam.

The narrow drainage cum two and three wheeler road under bridge is totally useless. The affected population of Nagendramatti and Hosanagar is about 20,000. This is towards north of Haveri railway station. A natural unmanned level crossing should be constructed towards north to avoid all this inconvenience. A railway over bridge can be constructed. A natural over bridge should also be constructed at the Poona-Bangalore National Highway No. 4 and opposite to G.H. College which will lead to Havanoor Ekkambi road. Or a shed should be constructed on the second platform of the Haveri Railway Station. This is towards south of Hukkerimuth. One foot over bridge has to be constructed very soon to allow pedestrians to move freely towards platform numbers 1, 2 and 3. All express trains should be stopped on platform No.2, and other alternative measures have to be taken to avoid inconvenience to the old, women, travelers till the construction of foot over bridge is completed.

The old shed between railway line No. 3 and 4 of the Haveri Railway Station should be renovated without any further delay. Tar road should be made between railway line No. 4 and 5 such that goods vehicles can move without any hurdle. There is only one inward and outward gate at the Havanoor Ekkambi road. The gate through which goods are carried through railway line No. 5 should be made incoming gate. The present in and out gate should be made outward gate. This will help the transporters who earn about Rs 8 crore each year.

Train no. 597-598 runs between Hubli and Harihara. Similarly one more twice daily push pull train should be introduced and it should be extended upto Dahanagere.

The Divisional Railway Manager's office is in Mysore and it controls all trains and railway system of our district. This is most inconvenient to the people of my district. Therefore, the control of the railway stations of Chalageri, Ranibennura, Devaragudda, Haveri, Karjagi, Kalasura, Savanura, Yalavigi should be transferred to Hubli DRM with immediate effect. The computer system which is functional only between morning upto 2 PM should be available the whole day. The trains which are going directly towards Trivandrum and Calcutta should be made available to the people of my constituency.

Byadagi is famous for its chilly. It has an international chilli market. Hence trains like Janashatabdi and intercity should stop at Byadagi station.

Railway system started a century ago. In fact today the progress of any country depends upon its railways.

On July 7, 2004 the hon. Railway Minister has presented his first Railway Budget in this august House. It appears

that he has presented this Budget keeping in view the coming State Assembly elections in Maharashtra and Bihar. He has announced the sanction of a wheel manufacturing factory to his State. But strangely the BEML wheel and axle plant at Yelahanka could give the expected production. This aspect has not been taken into account by the Minister. This BEML factory should be modernised immediately. Very good quality railway coaches can be manufactured in Bangalore but this fact has been ignored. Rakesh Mohan Committee gave its recommendations long ago. But the Centre is silent about this. Also there is no attempt to raise additional resources to address core problems such as safety, track renovation, etc. confronting the railways.

The railway under bridge should be renovated and the natural fly over bridge should also be completed during the current financial year. This is the long cherished dream of the people of my constituency. In fact Sir, I am prepared to provide Rs 20 lakh from my MPLAD fund for this purpose.

I am confident that hon. Railway Minister would take into consideration all the points that I have raised and take necessary steps to improve railway services in Karnataka State and particularly in Haveri district.

*श्री धनसिंह रावत (बांसवाड़ा): सभापति महोदय, मै रेल बजट में की चर्चा में सम्मिलित होना चाहता हूँ पर अवसर नहीं मिलने से मेरी ओर से निम्न प्रस्ताव आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय को प्रस्तुत करना चाहता हूँ।

1. अजमेर से उदयपुर ब्राडगेज में आमान परिवर्तन का बजट में प्रावधान कर इसी वित्तीय र्वा में पूर्ण कराया जाये।
2. उदयपुर से अहमदाबाद वाया हिम्मतनगर रेल लाइन को ब्राडगेज में परिवर्तन करने का बजट में प्रावधान कराया जाये।
3. रतलाम, मध्य प्रदेश से बांसवाड़ा व डूंगरपुर जिलों से होकर नयी रेल लाइन इसी वित्तीय र्वा में बिछाई जाये व नयी रेलगाडी चलाने की व्यवस्था करायी जाये। जिसका सर्वे पिछले र्बा पूर्ण हो चुका है ।
4. चित्तौड़ से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा होकर दाहोद तक नयी रेल लाइन का सर्वे कराया जाए ।
5. उदयपुर के डेबारी व उमरना में कंटेनर डिपो स्थापित किया जाये ताकि इस संभाग के खनन उत्पादकों को अंतर्राट्रीय बाजार उपलब्ध करवाया जा सके।

अतः आप श्रीमान से निवेदन है कि माननीय रेलवे मंत्री जी को आग्रह कर राजस्थान प्रदेश के दक्षिणी राजस्थान के उदयपुर संभाग में रहने वाले आदिवासी क्षेत्र के लोगों को रेल देखने का अवसर प्राप्त हो सके और रेल का लाभ यहां की जनता के लिए उपलब्ध हो सके। यही हमारा आपके माध्यम से आदरणीय श्री लालू प्रसाद जी यादव साहब, रेल मंत्री, भारत सरकार से निवेदन है, जिसे स्वीकार किया जाये।

*Speech was laid on the Table.

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं रेल मंत्री जी को उनकी सोच के लिये बधाई देना चाहता हूं। क्योकि आजादी के बादâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : आपकी पार्टी का टाइम पूरा हो गया है, आप केवल दो मिनट में समाप्त कीजिये।

श्री पारसनाथ यादव : सभापति जी, मैं केवल 2-3 मिनट में ही समाप्त कर दूंगा।

सभापति जी, आजादी के बाद प्रतिर्वा रेल बजट प्रस्तुत किया जाता है। इस बार के बजट में पहली बार गांव व्यवस्था के प्रति न्याय किया गया है। हमारी देश की 50 प्रतिशत जनता गरीबी रेखा से नीचे रहती है, यह बजट उनके हितों को देखकर पेश किया गया है। इसलिये चाहे कुल्हड़ का मामला हो, चाहे रेल में कुली को पास देने का मामला हो, माल-भाड़े को कम करने का मामला हो, चाहे बुक स्टाल का मामला हो, इस देश के बेरोजगारों को ध्यान में रखते हुये, उन्हें रोज़गार के लिये, साक्षात्कार या परीक्षा देने जाने के लिये मुफ्त पास देने का मामला हो, ये सारे सराहनीय कार्य हैं। इसके लिये माननीय रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

सभापति महोदय, मैं 2-3 सुझाव देकर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। हकीकत यह है कि जिन सदस्यों को अंत में समय मिलता है, वह इतना कम होता है क्योकि देहात की एक कहावत है कि 'आगे बसै जो गोइडधौते' - पहले जो बोलेंगे, वे नेता लोग होंगे, उन्हें ज्यादा समय दिया जाता है। हमारे रेल मंत्री जी गांव में पैदा हुये है। इसलिये हमारे पूर्वजों ने कहा है कि ' जाके पैर न फटे बिवाई, वह क्या जाने पीड़ पराई' लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने साहस के साथ यह बजट पेश किया है।

मैं जनपद जौनपुर से आता हूं जो उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा जिला है जो शिक्षा के क्षेत्र में आगे है और एशिया का माना हुआ पूर्वांचल विश्वविद्यालय यहां स्थित है। अभी हमारे नेता श्री मोहन सिंह जी ने कहा कि देवरिया, गोरखपुर और गोंडा हो कर बिहार को जोड़ा गया है। बनारस एक तीर्थ स्थान है और एक ऐतिहासिक नगरी है। बनारस-मुगलसराय होते हुये जौनपुर, लखनऊ राजधानी एक्सप्रैस के लिये सीधा रास्ता है लेकिन वह गाड़ी वहीं नहीं रुकती। एक मानक बना था कि जहां गांव में खम्भा गढ़ जायेगा, चाहे रोशनी हो या न हो, लेकिन विद्युतीकरण की श्रेणी में वह गांव आ जायेगा। इसलिये जौनपुर से गुजरने वाली गाड़ियों के लिये संतोा नहीं होगा अगरवे वहां न रुकें। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि जौनपुर के हितों को ध्यान में रखते हुये राजधानी एक्सप्रैस तथा तक्षशिला एक्सप्रेस को वहां रोकने की व्यवस्था की जाये। जौनपुर में दो रेलवे स्टेशन हैं। एक मुख्य स्टेशन है जिसे भंडारी और दूसरे को जौनपुर सिटी के नाम से जाना जाता है जो सुलतानपुर को बनारस से सीधे जोड़ता है। लखनऊ-बनारस को जोड़ने वाली गाड़ियां सिटी स्टेशन से होकर चलती हैं लेकिन स्टेशन की हालत दयनीय है। वहां कोई वेटिंग रूम नहीं है। जो है, वह बहुत पुराना है जिस पर जी.आर.पी. ने कब्जा कर रखा है। जब यात्री आते हैं तो बाहर ही खड़े रहते हैं। इसलिये सिटी स्टेशन पर एक वेटिंग रूम बनाया जाये। जब रात 1.30 बजे श्रमजीवी एक्सप्रेस वहां पहुंचती है, उस समय यात्री कहां जायें? इसलिये मेरा अनुरोध है कि एक वेटिंग रूम की व्यवस्था की जाये।

सभापति जी, जौनपुर की 80 प्रतिशत जनता रोजी-रोटी के लिये मुम्बई जाती है। लोगों की बहुत समय से मांग है कि जौनपुर से मुम्बई के लिये एक नई गाड़ी चलाई जाये। इसकी मांग हमने पहले भी की थी और अब मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध कर रहा हूं कि जौनपुर से मुम्बई के लिए एक सीधी गाड़ी देने की कृपा करे।

इसके अलावा इलाहाबाद, प्रयाग जो एक तीर्थस्थल है, उसे जौनपुर से जोड़ा गया है, यहां दो पैसेंजर गाड़िया सुबह-शाम चलती हैं और इन पैसेंजर गाड़ियों को चलाने का जो रूट या ट्रैक बना हुआ है, उसके बीच में गोदान के नाम से एक गाड़ी चलनी शुरू हुई थी, इस ट्रैक पर किसी दिन भारी हादसा होने की आशंका बनी हुई है। मेरा अनुरोध है कि जाफराबाद से इलाहाबाद तक की रेल लाइन पर एक जंघई स्टेशन पड़ता है, उसका सुदृढ़ीकरण कर दिया जाए।

इसके अतिरिक्त हमारा एक विशेा अनुरोध यह है कि जो इलैक्ट्रिफाइड लाइन है जो इलाहाबाद से मिर्जापुर होकर मुगलसराय जाती है, लेकिन बनारस को यह छूती भी नहीं है। यदि आप इलाहाबाद से बनारस को सीधे जोड़ दें, भदोही कालीन उद्योग का एक प्रमुख क्षेत्र है। दुनिया के मानचित्र पर भदोही का नाम इसी उद्योग से रोशन है। आज वहां कालीन उद्योग की दशा तो गड़बड़ है, लेकिन इसके बावजूद भी भदोही सबसे अधिक राजस्व देता है। यदि इस लाइन को इलैक्ट्रिफाइड कर दिया जाए तो मेरा अनुरोध होगा कि यह सीधे इससे जुड़ जायेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं और माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं।

MR. CHAIRMAN : Now, Shri N.Y. Hanumanthappa.

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : सभापति महोदय, मेरा नाम आगे था, यह पीछे कैसे हो गया। हमें भी दो मिनट बोलने का मौका मिलना चाहिए।

DR. ARUN KUMAR SARMA (LAKHIMPUR): Sir, we have given notices. So far we have not been given a chance. Our Party has not exhausted the time.

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के सदस्य अभी बोले हैं।

SHRI N.Y. HANUMANTHAPPA (CHITRADURGA): Sir, at the outset, I would like to congratulate Shri Lalu Prasad for having presented a people's Railway Budget. Of course, I am supporting the Budget. It is not only a welfare Budget, but also it has the spirit of heralding social justice. It is aimed at distributing the opportunities to all the sections and regions equally. It is aimed at less burden with more comforts to the passengers.

MR. CHAIRMAN: Is it a written speech?

SHRI N.Y. HANUMANTHAPPA : It is not a written speech. I have jotted down some points. That is all.

By suggesting to introduce khadi in place of linen in the bogies and earthen pots, in his own way he has tried to put into reality some of the dreams of Mahatma Gandhiji, the Father of the Nation. If the philosophy of socialistic democracy has any meaning in our polity, then the present Budget deserves to be accepted and acted upon.

It is a boon to khadi and village industries as it assures self-employment to weavers, earthen pot makers, small vendors in milk and other products. Conservative thinkers may not support the Budget outwardly, but inwardly they have no alternative but to appreciate the task chosen by Shri Lalu Prasad.

Sir, though the Budget is trying to improve many sectors and segments, in case of my State, that is, Karnataka, there is a little disappointment as works suggested to be undertaken are only a few when the works expected to be executed are more. ...(*Interruptions*). Sir, shall I proceed? I stopped because the conversation is going on.

MR. CHAIRMAN: Yes.

SHRI N.Y. HANUMANTHAPPA : I would like to request the Government, particularly Shri Lalu Prasad, to direct the concerned to carry out the works in my State, that is, the State of Karnataka.

Firstly, I would request the hon. Minister to undertake to launch a new railway line between Tumkur and Chitradurga *via* Sira and Hiriyur because that is a demand pending for a long time.

There is a place called Chitradurga and it is situated between Tumkur and Bellary, consisting mostly of poor and down-trodden families. Neither do they get trains nor do they have food to eat. Six years ago, there was a proposal to have a railway workshop at Chitradurga but unfortunately with the change in the Government, that was dropped. Now, I am requesting the Government to ponder over starting a workshop. Already, 200 to 300 acres of land have been acquired by issuing a formal notification but somehow that has not been brought into force.

My next request is to improve and extend the railway facilities at Chitradurga and Bellary because huge quantities or iron ore and mineral ores are transported from Bellary and Chitradurga to the Goa port. The bogies used for trains from Chitradurga to Rayadurga and Bellary have to be modernised.

The Motkalmuru railway station has no berths at all. I would request the hon. Minister to introduce at least one or two berths and open a reservation counter there.

There is a station called Jasdurga Road Railway Station and the Inter-city train between Bellary and Hubli touches this station. Hundreds and hundreds of coconut merchants have to go to Bombay from here but unfortunately there is no stop at Jasdurga Road Railway Station. So, I would request the hon. Minister to think over this and instruct the driver to stop the train here for at least two minutes.

While allotting book shops and canteens in all the railway stations in the country, preference should be given to unemployed youths belonging to Scheduled Castes, Scheduled Tribes and other backward castes of that area. Passes issued to students for attending schools and colleges should be made free and issued on the basis of certificates issued by the institutions concerned. Each region should have its own Recruitment Board and its selection committee should have two or three local members.

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : सभापति जी, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का सुअवसर प्रदान किया। मैं रेल मंत्री जी के प्रति भी आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने बजट के पूर्व, रेल मंत्री का प्रभार लेते ही, इस देश के लाखों-करोड़ों गरीब लोगों के लिए जो रोज़गार मुहैया कराने का आदेश दिया, कुम्हारों के लिए कुल्हड़ और साथ ही खादी वस्त्रों की रेल में आपूर्ति के लिए आदेश दिया, उसके लिए भी वे प्रशंसा के पात्र हैं।

महोदय, कुल्हड़ और खादी को बड़े ही हल्के लहज़े में कुछ माननीय सदस्यों ने लिया लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि यह सोच और सपना राट्रपिता महात्मा गांधी का था जिन्होंने इस देश की जनता को स्वराज से जोड़ने के लिए, इस देश की जनता को आज़ादी दिलाने के लिए और इस देश के लाखों करोड़ों लोगों को रोज़गार देने के लिए खादी और ग्रामोद्योग की अवधारणा की और इसके माध्यम से लोगों को काफी मदद भी मिली। उसी प्रकार की हमारे माननीय रेल मंत्री की सोच रही और राष्ट्रपिता महात्मा गांधी के सपनों को पूरा करने के लिए इन्होंने कदम उठाया।

18.28 hrs. (MR. SPEAKER *in the Chair)*

अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल का अपना पुराना इतिहास है। भारतीय रेल पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक सभी धर्म एवं संस्कृति के लोगों को जोड़ने का काम करती है। इस रेल बजट के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी सोच और विचारधारा को स्पट रूप से प्रकट करने का काम किया है। रेलवे से जुड़े हुए निचले तबके के जो कुली और खलासी जैसे काम करने वाले लोग थे, उनके हित में उन्होंने बड़ा ही सुन्दर फैसला लिया और उनको तथा उनके परिवार को मुफ्त रेलवे पास देने की घोाणा की।

महोदय, कई माननीय सदस्यों ने कहा कि इस रेल बजट में नई रेलों के परिचालन का कोई फैसला नहीं किया गया है, जबकि दर्जनों नई रेलगाड़ियों के परिचालन का प्रावधान इस रेल बजट में किया गया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसी सूक्ष्म सोच के साथ रेल बजट प्रस्तुत किया है जिससे आम आदमी के किराए में बढ़ोत्तरी नहीं की है और मालभाड़े में भी बढ़ोत्तरी करने का काम नहीं किया है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी प्रशंसा के पात्र हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि रेलों में देश के लोग बड़ी आस्था के साथ सफर करते हैं। देश की जनता रेलों में बेहिचक अपने गंतव्य तक पहुंचती है, लेकिन जब गोधरा जैसे कांड हो जाते हैं, तो जनता का विश्वास उठ जाता है और लोग सवाल खड़े करते हैं कि रेलें यात्रा के लिए सुरक्षित नहीं हैं। इसलिए भविय में गोधरा कांड जैसे हादसे न हों, इस हेतु आवश्यकता है कि गोधरा कांड की सूक्ष्म जांच कराई जाए।

महोदय, एक्सीडेंट्स से बचने के लिए रेलों की जो जर्जर पटरियां हैं, उन्हें बदलने की आवश्यकता है। मैं संक्षेप में कहना चाहता हूं। â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : टाइम समाप्त हो गया।

श्री गणेश प्रसाद सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं बिहार के जहानाबाद से आता हूं। उस क्षेत्र में बीहटा से अनुग्रह नारायण रोड तक नई रेलवे लाइन की आवश्यकता है। इस रेलवे लाइन के बनने से कम से कम तीन जिलों को जोड़ा जा सकता है और तीन जिलों के यात्रियों को लाभ मिल सकता है। मेरे क्षेत्र में फतुहा से इस्लामपुर तक रेलवे लाइन बिछी हुई है और रेल का परिचालन हो रहा है, लेकिन वहां से गया तक कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसका विस्तार गया तक करने की आवश्यकता है। मैं सुझाव देना चाहता हूं और आग्रह करना चाहता हूं कि हमारे यहां एक अरबल जिला है जहां आरक्षण केन्द्र स्थापित किया गया है। जनता की मांग है कि वहां रेल बस सेवा का परिचालन होना चाहिए। इसी के साथ-साथ संक्षेप मैं कहना चाहता हूं कि कुछ ऐसी ट्रेन हैं जिनका परिचालन पटना और गया के बीच में होता है, उनका विस्तार करने और उनका ठहराव हमारे यहां करने की आवश्यकता है। इससे रेलवे के ऊपर अलग से कोई आर्थिक बोझ नहीं पड़ेगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान पटना रेल लाइन की ओर आकर्ति करते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि पटना गया रेल लाइन का दोहरीकरण हो रहा है, लेकिन बहुत धीमी गति से हो रहा है। उसे तेज किया जाना चाहिए। पटना से तारेगना तक दोहरीकरण हुआ है, लेकिन तारेगना से गया तक अभी दोहरीकरण नहीं हुआ है। तारेगना से गया तक दोहरीकरण शीघ्र किया जाना चाहिए तथा उसके विद्युतीकरण की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

MR. SPEAKER: Thank you very much for your kind cooperation.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Shri Subrata Bose. You have been given four minutes.

â€¦(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: He is a new Member. Please allow him to speak.

...(*Interruptions*)

* SHRI ANIL BASU (Arambagh): I may be allowed to lay following points in regards to discussion on Railway Budget.

"At the outset I thank Hon'ble Shri Lalu ji for presenting the balanced growth oriented Railway Budget.

A large part of my constituency Ghatal Assembly and Chandrakona Assembly Constituency do not have a single KM of railway line even after 57 years of Independence.

I, therefore, urge upon you to Sanction feasibility survey of a new railway line from Panskura-Ghatal − Chandrakona Rd widen South East Railway. Next I would request you to kindly sanction Doubling of Nalikul to Tarakeswaro section of Sheoraphully − Tarakeswar doubling of Railway Line Scheme of Howrah Division under East Railway.

Further a survey for construction of a new railway line connecting Suderloan area of South 24 pgs district to boost up tourism in that area.

I shall be extremely grateful if Shri Lalu ji kindly consider and sanction above schemes on priority.

*SHRI SAMIK LAHIRI (DIAMOND HARBOUR) : I urge upon the Hon'ble Railway Minister to consider the proposal for setting up of new railway line from Budge Budge to Kulpi via Raichak and Diamond Harbour. This is a long pending demand of the area. Survey may be conducted in this regard. I request the Railway Minister to take up the project of doubling the railway line in Barmipur and Diamond Harbour. A computer booking centre must be opened at Amtala, South 24 PGS to cater the need of the vast areas.

I hope the Hon'ble Railway Minister will accept the above mentioned proposal and oblige the people of my constituency.

*Speech was laid on the Table.

SHRI SUBRATA BOSE (BARASAT): Sir, I thank you for giving me this opportunity to rise, for the first time, in this august House to speak on the statement of the estimated Receipts and Expenditure of the Government of India for the year 2004-05 in respect of Railways presented before the House by the hon. Minister of Railways.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Minister of Railways for not increasing the passenger fares and the freight charges. I think, he deserves appreciation for this. Although I wonder what will be the sources for meeting the huge deficit of the Railways, I hope when the hon. Minister for Railways replies to this debate, he will give us some idea of it.

I think, the hon. Minister has also very rightly pointed out that greater attention has to be given to the question of safety and security of passengers.

This has been the concern for many of the railway passengers for quite some time that although they have been paying quite high fares, they are very much worried when the State border changes. They are not very sure whether they would reach their destination safely or not. It is not only a question of providing more safety and security in the trains but also it is a necessity to ensure that greater attention is given to proper maintenance and security and safety of railway lines as well as the railway equipment. I hope that the hon. Minister will give his attention to this matter.

There are certain other aspects also to be considered and attended to, particularly the matter of unmanned railway level crossings. These are causing quite a number of accidents in all parts of the country. I hope that the hon. Minister will try to see that as many unmanned railway level crossings as possible are given manning within a reasonable period of time. I know there is a constraint of finance and money. But I hope that the hon. Minister will give attention to this aspect.

Although I welcome the decision of the hon. Minister to introduce khadi in the trains, certain questions have been raised which I have read in the papers about the safety of this type of cloth. I think some people have said − and it may be right − that khadi is very combustible and it may attract fire or increase the fire hazard. I hope that the hon. Minister for Railways will consider this point.

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : यह गलत बात है।

SHRI SUBRATA BOSE : I do not know whether this is correct or not. But since some questions have been raised, I hope the hon. Minister will consider this aspect. Of course, I for one will welcome certainly the use of khadi in the Railways.

May I also draw the attention of the hon. Minister to his decision to break the monopoly of A.H. Wheeler and Company in respect of the bookstalls which are installed in the railway stations? One thing is there. I think the name denotes that it is a foreign company. It was at one time a company which was owned by, perhaps, Englishmen, at least definitely foreigners. But this company has been Indianised for a very long time and they have been very

efficiently putting up the bookstalls. I hope that while giving chances to others, the hon. Minister of Railways will kindly ensure that the quality of the bookstalls in railway stations remains as good as the present one of A.H. Wheeler and Company.

Since the time is very limited, may I just draw the attention of the hon. Minister of Railways, through you, to a few popular projects concerning or relating to my constituency? Many of the senior Members, I am sure, will remember the late Chitta Basu. The late Chitta Basu who was the leader of the All India Forward Bloc was representing the Barasat parliamentary constituency. This time, I have the fortune to come to Parliament from this constituency. At his instance, a project of doubling the railway line from Sealdah to Bongaon was approved by the Railways. It is more than eight years that late Chitta Basu has died; but the work remained half-done up to a station called Habra. For many, many years we have been waiting for this project to be completed. I would request the hon. Minister of Railways to ensure that this is completed early. I have also written to him on this subject that this project, which was the dream and the desire of late Chitta Basu should be finished as early as possible.

I think, this will serve the need of the people of that area. This is in the Eastern Railway and connecting Kolkata with North 24 Parganas' towns.

Before I resume my seat, I would like to say one more thing. There is another railway line which passes through the main district town of North 24 Parganas, Barasat, which is a very crowded city, very populated. I think, for the safety of the people of Barasat, there is a need for building or constructing an over-bridge at Barasat railway station. Although it is not budgeted, I would propose that this proposal be considered by the hon. Railway Minister and accepted as early as possible.

Sir, I would not like to take any more time since there are many more Members waiting to speak. I presume I would get in the future more opportunities to speak in this House.

In the meantime, I thank you once again for giving me this opportunity.

MR. SPEAKER: I wish to compliment you on your maiden speech.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Every time you are interrupting, your chance is becoming less and less.

2

* Dr. sujan Chakraborty (jadavpur) : Sir, I may be allowed to lay the following points in regards to discussion on Railway Budget.

At the outset I like to congratulate Lalu Prasadji, the hon. Railway Minister for presenting the people's friendly Railway Budget.

The district South 24 Pgn. Is a border district in West Bengal. The three Railway lines Sonarpur-Canning, Barnipur-Lakshmikantapur and Barnipur-Diamond harbour in Sealdah division of Eastern Railway are proposed to be doubled. Rs. One crore for each has been budgeted. This should be increased such that the doubling can be completed within a year or two.

Barnipur Station is a junction within Sealdah division of Eastern Railway. It is proposed to be developed as a model station. Programme should be taken up in the Budget for a model Barnipur station complex with computerised reservation facility.

Sunderbans is a treasure of country. Survey for new rail lines from Sonarpur-Dhamakhali, Canning-Sonakhali, Joynagar-Roydishi and Joynagar-Mathurapur should be undertaken.

3

श्री अरुण कुमार वुण्डावल्ली (राजामुन्दरी) : अध्यक्ष महोदय, रेल बजट तो बहुत अच्छा है, यह कहने की जरूरत नहीं है, क्योंकि हम इस तरफ बैठे हैं, मगर हमें एक शिकायत है कि आन्ध्र प्रदेश को जितना भाग मिलना चाहिए था, उतना नहीं मिला है। हमें एक भी नई ट्रेन नहीं मिली, एक भी नई लाइन नहीं मिली। हमारे डिस्ट्रिक्ट में काकीनाडा से कोटीपल्ली तक बनने वाली लाइन तो इस साल खत्म होने वाली है और वह दिसम्बर तक चालू हो जायेगी, मगर जब तक कोटीपल्ली से नरसापुरम की लाइन नहीं बनेगी, काकीनाडा से कोटीपल्ली लाइन का कोई फायदा नहीं होगा, क्योंकि वह अलग एक टुकड़ा होगा। जब कोटीपल्ली से नरसापुरम को मिलाते हैं, तब यह लाइन काकीनाडा से सीधी लाइन आकर विजयवाड़ा को मिलती है। Thereby, two districts, which are called as the rice bowl of India, East Godavari and West Godavari, will be united with the main railway line. मैं रेल मंत्री जी से रिक्वैस्ट करता हूं कि कोटीपल्ली से नरसापुरम लाइन को इस बजट में बहुत कम पैसे दिये थे। यहां बोल रहे थे कि यह पैसा सर्वे के लिए दिया था, उसे भी शुरू करके जल्दी-जल्दी खत्म करके चार साल में काम पूरा कर दिया जाये।

राजामुंद्री में गोदावरी पर एक पुराना ब्रिज है, जो सौ साल पुराना है, वह अब काम में नहीं आ रहा है। उसकी सारी रेलिंग्स को निकाल दिया गया है। अगर उस ब्रिज को स्टेट गवर्नमेंट को या म्युनिसिपल कारपोरेशन को गिफ्ट कर दिया जाये तो उसके ऊपर एक रोड बन सकती है और अच्छा टूरिस्ट प्लेस बन सकता है, मगर रेलवे बोर्ड के लोग बोल रहे हैं कि उसका दाम होगा, उसकी कीमत होगी। Since it is one hundred years old, I request the hon. Railway Minister to consider the applications made by the Municipal Corporation as well as the State Government to give that old bridge as a gift so that we can repair it.

Thank you very much for giving me this opportunity.

4

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : अध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवादी हूं, मैं सुबह से बैठा हूं और लास्ट में मुझे समय मिला है। जब रेल मंत्री जीâ€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: You got it because of your patience and co-operation. If there had been co-operation earlier, many other Members would have spoken.

श्री अविनाश राय खन्ना : जब रेल बजट पेश हो रहा था तो पंजाब के लोगों को काफी आशा थी, क्योंकि प्रधानमंत्री जी का सम्बन्ध पंजाब से, खास तौर से होशियारपुर से है और बिहार के लोग भी पंजाब में रोजी-रोटी कमाने आते हैं, इसलिए हम पंजाबियों ने सोचा था कि पंजाब को कुछ न कुछ ज्यादा मिलेगा।

एक बात और कही गई है। धार्मिक स्थानों को जोड़ने की घोाणा माननीय मंत्री जी ने की थी।

मैं उनके ध्यान में इसे लाना चाहता हूं। शायद किसी कारण वे उसे भूल गये या उनकी आंखों से ओझल हो गया कि श्रीआनंदपुर साहिब जहां खालसा पंथ की स्थापना हुई थी, वह पंजाबियों के लिए बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। इसी तरह श्रीअमृतसर जहां दरबार साहिब और दुर्गियाना मंदिर है, अगर अमृतसर और आनंदपुर साहिब को रेल मार्ग से जोड़ दिया जाये तो पंजाबी ही नहीं सारी दुनिया के लोग इस बात के लिए रेल मंत्री जी की प्रशंसा करेंगे और धन्यवाद देंगे। पंजाबी में एक कहावत है कि -

हींग लगे न फिटकरी, रंग लगे चोखा।

उस कहावत को पूरा करने के लिए मैं एक छोटी सी मांग आपसे कर रहा हूं। मेरा गांव जेजों है। â€¦ (व्यवधान)इसका मतलब है कि कुछ भी न करो लेकिन फिर भी उसका रिजल्ट बहुत अच्छा आता है। â€¦ (व्यवधान)मेरा गांव जेजों है जिसे पार्टीशन से पहले मिनी लाहौर कहा जाता था। कुछ ऐसी घटना हुई कि आज वह गांव उजड चुका है। उस समय अंग्रेजों ने जालंधर से जेजो तक एक ट्रेन चलायी थी। वह गांव हिमाचल और पंजाब दो राज्यों के बीच है। वहां से बहुत लोग सेना में काम करते हैं। अगर माननीय मंत्री जी जेजो से जालंधर तक चलने वाली ट्रेन में दिल्ली के लिए एक डिब्बा लगा दें तो जो सैनिक सेना में काम कर रहे हैं, उनके लिए बहुत महत्वपूर्ण होगा। मैंने पर्सनली भी आपसे मिलकर इस संबंध में बात की थी। अगर आप बजट भााण में इसकी एनाउंसमैंट कर दें तो मैं आपका बड़ा ऋणी होऊंगा।

MR. SPEAKER: Please do not walk between the Chair and the hon. Member who is speaking on the floor of the House.

श्री अविनाश राय खन्ना : अध्यक्ष महोदय, होशियारपुर से एक ट्रेन जालंधर के लिए जाती है। होशियारपुर के काफी लोग हरिद्वार टैक्सियों में जाते हैं। अगर होशियारपुर से उस ट्रेन में एक डिब्बा हरिद्वार के लिए लग जाये तो वह बहुत बड़ा काम मेरे इलाके के लिए हो सकता है। होशियारपुर फगवाडा को रेल मार्ग से जोडा जाना चाहिए ।

मैं आपका ध्यान लुधियाना के एक रेलवे स्टेशन की रेल लाइन की ओर दिलाना चाहता हूं। उस संबंध में एक बहुत बड़ी रिपोर्ट पेपर में पब्लिश हुई थी कि कितनी रेल गाड़ियां उस रेलवे स्टेशन से पलटी हैं। वह रेलवे ट्रैक काफी कमजोर है। उस रेल लाइन से शताब्दी और काफी एक्सप्रैस गाड़ियां निकलती हैं। मेरा निवेदन है कि उस रेल लाइन को रिपेयर करने की जल्दी कोशिश की जाये।

मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आपने अपने बजट भााण में वृद्ध लोगों के लिए टिकट में जो कन्सेशन दिया है, उसको सुनकर काफी लोग मुझसे मिले। उनकी इच्छा है कि जो 30 परसेंट की रियायत है, अगर वह 50 परसेंट हो जाये तो वृद्ध लोग आपके काफी ऋणी होंगे।

अंत में मैं कहना चाहूंगा कि काफी इंतजार के बाद मुझे बोलने का मौका मिला। मेरी सिर्फ दो बातें हैं। जेजो से होशियारपुर तक चलती ट्रेन के साथ एक डिब्बा और लग जाये तो हम आपके बड़े ऋणी होंगे।

MR. SPEAKER: Thank you for your cooperation. Shri Asaduddin Owaisi.

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Thank you, Sir. I had doubts in my mind whether I would get a chance to thank the UPA Government and its Railway Minister for not increasing the passenger fares and the freight charges.

MR. SPEAKER: Shri Asaduddin Owaisi, please be brief. You have three minutes at your disposal.

SHRI ASADUDDIN OWAISI : Sir, I will conclude my speech within three minutes. The Railway Minister has tried to be pragmatic, as he did not want to burden the common man.

Indian Railways is the second largest system under a single management in the world, the first being Russia. Every day, 14,400 trains in India carry 140 lakh passengers and 14 lakh tonnes of freight.

The Government support to the Indian Railways has been declining and is currently around five per cent of the total revenue, that is, the budgetary support minus the dividend paid to the Indian Railways. The Indian Railways also

has more than Rs. 4,000 crore worth of social obligation. This has resulted in asset rehabilitation arrears estimated to be around Rs. 17,000 crore.

According to the former Railway Board Chairman Shri V. K. Agarwal, the market share of the Indian Railways has gradually declined since 1950 - 1951 from 80 per cent to 40 per cent in freight traffic, and from 68 per cent to 20 per cent in passenger traffic. This has adversely affected both the Railways and the Indian economy, as railways are fuel-efficient.

Sir, I am very thankful to the hon. Railway Minister for increasing the Budget allocation for safety-related issues to 8.8 per cent, that is, Rs. 3,900 crore. I have been listening to various speeches made from the other side. They have been very vociferous in criticising the Railway Minister. But according to the documents that have been provided to us, the number of passengers who have been killed from 1998 to 2003 -- when the other side was in power, that is, the NDA -- is 900 plus passengers.

An amount of Rs. 3,443.06 lakh was paid as compensation. Moreover, when they have criticised our Railway Minister, I would like to remind them that the ex-Prime Minister's nephew was killed in a train, and then they have the cheek to criticise the present Railway Minister. I am sorry that they have forgotten all these facts and figures.

Coming to the crux of the matter, I have two complaints to make to the hon. Railway Minister. The first is that he has completely forgotten Andhra Pradesh. Our State has given 37 MPs to UPA, that is one-sixth of the total strength. We have defeated the so-called 'Hi-Tech' administration. Mr. Lalu Prasad had shown the *lathi* over there; we have shown that *lathi* to TDP and BJP over there. We did not get a single line, a single train and not even a single electrification project. Moreover, Sir, the budgetary support for Andhra Pradesh has only been increased by Rs. 12 crore: from Rs. 756 crore in 2003-04, it has been increased to Rs. 768 crore. Only surveys and surveys have been given to us.

I will request the hon. Minister, through you, Sir, that for the second phase of the Multi-Model Transport System, no fund has been given. The need of the hour for Hyderabad is: 'Kindly give us MRTS'. The Detailed Project Report (DPR) has been done by the Delhi MRTS. Please give us MRTS.

The second issue is regarding the Godhra incident. I have a complaint to make to the hon. Railway Minister. As soon as he became the Railway Minister, the first thing he has said is that he has called for the Godhra inquiry report. We expected that in his Railway Budget Speech, he would announce a new inquiry on the Godhra incident. It is a known fact that in the *Outlook* issue of July 5, the interview of the hon. Railway Minister is there. Our demand is that he should table a copy of the internal inquiry report of the Railway Protection Force. Let all the people know as to what are the true facts in regard to Godhra incident. Let him table the names of people who were travelling in 'S-6' Coach and the people who have died over there.

Lastly, this is a very important issue. Mr. Lalu Prasad should table that inquiry report, and should order a new inquiry on Godhra. It is because of one incident that thousands and thousands of innocent people were massacred. I will request the hon. Minister to please name an Express Train in Gujarat by the name of the late Ahsan Jaffrey who, along with his family, was brutally murdered. Justice should be done.

Lastly, 20,000 people are going to be recruited. The Railway Minister has made announcements that 8,000 vacancies in RPF are going to be filled up; and 11,000 new posts have been created. The Railway Minister has been very direct in saying that it is the General Managers and not the Board who will fill up these posts. I will request him to please issue orders that the minorities should be given substantial representation because our CMP talks about it. This is a very important issue.

लालू जी, हैदराबाद के लिए आप हमें एमआरटीएस दीजिए। गोधरा के मामले में दुबारा इन्क्वारी आर्डर कीजिए। आपको जालिमों को कैफिर-ए-किरदार तक पहुंचाना पड़ेगा। हमें आपसे पूरी उम्मीद है। जिन लोगों ने मुसलमानों का कत्ले-आम किया, उनको जरूर सजा दिलवाइए, उनको जेल में डालना चाहिए। â€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: You have made very good points. Now, I give the floor to Dr. Arun Kumar Sarma.

...(*Interruptions*)

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : लालू जी, गोधरा कांड में जो कुछ हुआ, आप उस जानकारी को हाउस के साथ शेयर कीजिए, छिपाकर क्यों रखते हैं।â€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: You have already laid your speech, Shri Basu.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): I have not answered yet; I have to answer every question. I am sitting here and I am watching everything. ...(*Interruptions*)

श्री अनिल बसु : यहां बजट पर डिस्कशन हो रही है। आप गोधरा कांड की जानकारी हाउस के साथ शेयर कीजिए, इसमें क्या दिक्कत है।â€¦ (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : देंगे।

MR. SPEAKER: Shri Basu, do not be impatient. Please wait for the Minister's reply. Now, I give the floor to Dr. Arun Kumar Sarma. Please cooperate, Dr. Sarma.

DR. ARUN KUMAR SARMA (LAKHIMPUR): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity. I must congratulate the hon. Railway Minister for the populist measures that he has announced in his recent Railway Budget Speech, like introduction of Khadi, abolishing the use of plastic, free travel for the candidates and porters and some other welfare measures. However, at the same time, I cannot welcome this Budget being a Member representing one of the seven North-Eastern States.I say this because the entire North-Eastern region has been discriminated against in this Railway Budget.

अध्यक्ष जी, यह मेरा अनुभव है। मैं बोलने के लिए मजबूर हुआ हूं कि लालू जी ने उत्तर पूर्वांचल को वंचित करने के लिए कांग्रेस की जो नीति है, उसका अनुसरण किया है। जब लालू जी असम गये थे तो वहां उन्होंने डिक्लेअर किया था कि जब वह सत्ता में आएंगे, असम की मदद करेंगे। लेकिन जब सत्ता में रेलवे मिनिस्ट्री मिली तो असम के लिए उनका कोई ज्यादा दर्द हम लोग नहीं देख पाए। मैं उम्मीद करता हूं कि आने वाले दिनों में उत्तर पूर्वांचल के जितने सांसद हैं, उन सबकी लालू जी एक बैठक बुलाकर हमारी जो समस्या है, उसको वह सुलझाने की कोशिश करेंगे।

Mr. Speaker, Sir, I just want to mention a few aspects in which our region has been discriminated. Our State has been discriminated against mainly in the matter of extension of electrified lines. Not a single kilometre of electrified line is proposed to be added in the North-East. We demand that the railway line up to Guwahati be electrified. Out of the 1000 kilometres of railway line taken up for gauge conversion this year, not a single kilometre lies in the North-East.

For the Rs.900 crore gauge conversion project of Rangia-Murkongchelek section, a meagre amount of Rs.3 crore has been sanctioned this year. This project requires more money. More money should be released for this project and gauge conversion work on this line should be started. Survey for gauge conversion of the 3.5 kilometre Dangori-Saikhowa line has been completed. I request that sanction for this project be accorded within the current financial year. Gauge conversion of Dhuburi-Golokganj section must also be taken up.

Coming to introduction of trains, only one new train has been sanctioned for the entire North-Eastern region and that goes up to Jharkhand only. I request the hon. Railway Minister that more trains be introduced from the South bank of Brahmaputra *via* Jogighopa bridge and that frequency of trains to important places in the South like Mumbai and Bangalore be increased.

Coming to the reservation policy followed in the Railways, there has been a demand for recruitment to Group-D and Group-C posts on regional basis. I request the Ministry of Railways to take up this issue very seriously and provide for 100 per cent reservation to local youths of every region in the country for recruitment to these categories of posts.

I request the hon. Railway Minister to take up the Lakhimpur and Rangia railway stations to be shaped as model railway stations in the North-East Frontier Railway. I also request that Kathal Pukhuri railway station be improved and a railway overbridge at Nakari of North Lakhimpur be constructed.

At present, there is only one road-cum-rail bridge in Guwahati which is located at Saraighat. That is an outdated bridge constructed in the year 1962. It needs immediate replacement. I request that an alternative road-cum-rail bridge be constructed in Guwahati to ease the present congestion.

On the point of new lines, I request that a line from Guwahati to Sarthebari via Mukalmua be laid. This has been a longstanding demand of the people of Assam. Perhaps the survey work of this line is already complete. I request that this project be taken up this year.

For Moinaguri-Jogighopa new line, which is an alternative route to the North-East, and also for Bogibeel bridge, only Rs.40 crore each have been provided. I request that more money be allocated for these two projects.

Lastly, I draw the attention of the hon. Railway Minister to the inconvenience being caused to passengers of the North-East and other regions of the country travelling through Bihar. That could all be the ploy of some people who want to denigrate the hon. Railway Minister. The Railway Minister should, therefore, pay greater attention to this issue and take corrective measures in order to ensure that adequate protection is provided to the passengers travelling through Bihar.

With this, I thank you once again for giving me this opportunity.

19.00 hrs.

7

श्री महावीर भगोरा (सलूम्बर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका ह्रदय से आभार व्यक्त करता हूं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करते हुए कहना चाहता हूं कि इस रेल बजट में राजस्थान की उपेक्षा तो की ही गई है, साथ ही राजस्थान का जो दक्षिणी सम्भाग है, जहां सबसे ज्यादा आदिवासी हैं, उसकी भी पूरी उपेक्षा की गई है. रेल बजट पेश करने से पहले हम लोग रेल मंत्री जी से मिले थे। हमने उनसे कहा था कि यह सम्भाग रेल की दृटि से काफी पिछड़ा हुआ है इसलिए रेल बजट में आप कोई न कोई प्रावधान इस सम्भाग के लिए जरूर करें, जिससे यह क्षेत्र भी विकसित हो सके। ज.जा. आबादी की दृटि से जरूर हम लोग पिछडे गिने जाते हैं, किंतु मिनरल्स की दृटि से उदयपुर सम्भाग पूरे राज्य में सबसे अग्रणी है। वहां चार तरह का मार्बल ग्रीन, पिंक, व्हाइट और ग्रेनाइट काफी पाया जाता है। इसके साथ ही वहां लाइम स्टोन, सॉफ्ट स्टोन और जिंक भी हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा पैदा होता है और खनन होता है। वहां रेल के अभाव में इन उत्पादों को अंतर्राट्रीय मंडियों तक पहुंचाने में काफी तकलीफ होती है। मैं रेल मंत्री जी को यह बताना चाहूंगा कि अगर हमारे उदयपुर सम्भाग में बड़ी रेल लाइन बिछा दी जाती है, तो उसका लाभ भाड़े के रूप में रेलवे को भी होगा। उदयपुर के व्यापारी पूरे भारत में व्यापार के लिए जाते हैं, उनको भी आने-जाने में इससे सुविधा होगी। हम लोग जब उदयपुर से आते हैं तो दिल्ली आने के लिए केवल एक ही सीधी रेलगाड़ी है और वह पूरे 20 घंटे में यहां पहुंचती है। इसका कारण यह है कि हमारे यहां ब्राडगेज लाइन नहीं है।

हमारा एरिया सैन्य दृटि से भी काफी महत्वपूर्ण है। नागौर, सीकर और झुंझूनू के बाद उदयपुर सम्भाग से ही देश की सेवा करने के लिए लोग फौज में हैं। उनको देश के कोने-कोने में आना-जाना पड़ता है। उनके लिए भी सीधी रेल लाइन की सुविधा नहीं है। रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में अजमेर से उदयपुर के बीच रेल लाइन के आमान परिवर्तन की बात कही है, लेकिन काम सिर्फ चित्तौड़गढ़ से उदयपुर के बीच ही शुरू हो रहा है। अजमेर से उदयपुर के लिए भी आमान परिवर्तन कराने का प्रावधान रेल मंत्री जी करें, तो बड़ी कृपा होगी।

इसी तरह से दक्षिण भारत में जाने के लिए, अहमदाबाद और मुम्बई जैसे औद्योगिक शहरों में जाने के लिए उदयपुर के व्यापारियों को काफी दिक्कत होती है। उदयपुर से अहमदाबाद वाया हिम्मतनगर को बड़ी लाइन में जोड़ने का आग्रह किया गया था, इसका भी प्रावधान मंत्री जी करें।

पर्यटन की दृटि से उदयपुर कश्मीर के बाद सबसे अधिक पर्यटकों को आकर्ति करने वाला क्षेत्र है। उदयपुर को झीलों की नगरी भी कहा जाता है। इसके साथ ही वहां से माउंट आबू नजदीक है. अगर इसको बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाएगा, तो काफी संख्या में देशी और विदेशी पर्यटक वहां आएंगे। इसका लाभ पर्यटन विभाग को तो मिलेगा ही, रेलवे को भी मिलेगा।

मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि अजमेर से उदयपुर,, उदयपुर से अहमदाबाद और रतलाम, यह पूरा सम्भाग बांसवाड़ा, डूंगरपुर का जो है, को रतलाम तक वाया प्रतापगढ़ जोडा जाना, यहां कोई नई रेल लाइन का प्रावधान आपने रेल बजट में नहीं किया है। इसलिए इसका भी प्रावधान करें और इनका सर्वे कराकर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य शुरू कराएं।

8

डॉ. रामकृण कुसमरिया (खजुराहो) : मान्यवर, माननीय लालू जी ने बड़ी चतुराई के साथ विधान सभा के चुनाव को ध्यान में रखते हुए ' यावत जीवेत सुखम जीवेत, ऋणम कृत्वा घृतम् पीवेत" वाली कहावत को चरितार्थ करते हुए कर्जा लेकर रेल को चलाने का काम किया है। मान्यवर, इसके पहले माननीय नीतीश कुमार जी ने जो बजट प्रस्तुत किया था, उसका अध्ययन करने के बाद मुझे लगता है कि उसी लाइन पर चलते हुए और उसमें थोड़ा सा परिवर्तन करते हुए इन्होंने उसी बजट को प्रस्तुत किया है। सुदूर क्षेत्र रेल परियोजना जो थी, जिसमें नये पिछड़े इलाकों को जोड़ने के लिए परियोजना बनी थी, उसके ऊपर कोई विशेा ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूं कि जबलपुर से दमोह, पन्ना, खजुराहो जोकि बुदेलखंड का पिछड़ा इलाका है और जिसका सर्वे हो गया है, इसको जोड़ने का कार्य किया जाए।

इसी तरह से ललितपुर, संगरौली वाया सतना, दमोह, रीवा रेल लाइनों को पिछली बार 30 करोड़ रुपये की राशि दी गयी तथा खजुराहो जो विश्व-प्रसिद्ध तीर्थ-स्थल से ये रेल लाइनें गुजरती हैं। यदि इस काम को तत्काल कराया जाता है और इसके लिए और बजट प्रदान किया जाता है तो बुंदेलखंड का क्षेत्र विकसित होगा तथा लोगों को रोजगार भी मिलेगा और साथ ही रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

मान्यवर, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में विशेा निवेदन करते हुए कहना चाहता हूं कि भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर में रोका जाता है तो बुंदेलखंड के टीकमगढ़ और छतरपुर के यात्रियों को रेल सुविधा प्राप्त हो जाएगी। इसी तरह से तुलसी एक्सप्रेस को रोजाना चलाने से इस ट्रेक पर एक अच्छी गाड़ी मिल जाएगी और बुंदेलखंड के लोगों को महाकौशल के अलावा एक दूसरा साधन प्राप्त हो जाएगा। इसी प्रकार से हरपालपुर, निवाड़ी और ओरछा स्टेशनों पर आधुनिक यात्री सुविधाओं की भी मैं मांग करता हूं। ओरछा भी प्रसिद्ध तीर्थ-स्थल है तथा उसके विकसित होने पर भी सरकार को काफी लाभ होगा। इन सब बातों को अगर आप जोड़ देते हैं तो इन क्षेत्रों का अच्छा विकास होगा। इस बजट का विरोध करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

9

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। दुनिया में एक अकेले प्रबंधन के अधीन सबसे बड़ी रेलवे प्रणाली भारतीय रेलवे है। इसकी 62 हजार किलोमीटर की लाइने हैं और 15 लाख कर्मचारी हैं। हिंदुस्तान की जनसंख्या से चार गुना ज्यादा लोग साल भर में रेलवे से यात्रा करते हैं। यह कहना कोई अतिशियोक्ति नहीं होगी कि एक से डेढ़ करोड़ लोग रोजाना रेल से यात्रा करते हैं। लेकिन रेलवे की हालत प्रगति की ओर न जाकर ह्रास की ओर जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में एक छोटी सी बात लाना चाहता हूं। रेलवे अगर एक रुपये की कमाई करता है तो उसमें से 50 पैसे वेतन और पैंशन में खर्च हो जाते हैं। बाकी में से 49 पैसे ईंधन, कर, स्टोर, लाभांश तथा अन्य मदों पर खर्च होकर विकास के लिए एक पैसा बचता है। चालीस हजार के ऑन-गोइंग प्रोजैक्टस हैं, जो हर साल सर्वे के लिए दे दिए जाते हैं। ये प्रोजैक्ट्स कब पूरे होंगे, इस बारे में कुछ भी पता नहीं है। सिर्फ लुभावने वायदों से काम नहीं किया जा सकता है। आगे आने वाले समय में जैसा कि लालू प्रसाद जी ने विभिन्न इन्टरव्यूज में कहा है, यह रुपया हम ले आयेंगे और हम कर्जा ले लेंगे। बजट में इसकी कोई व्यवस्था नहीं है कि यह पैसा कहां से आएगा और जो पैसा कर्ज के रूप में लिया जाएगा, उसका भुगतान कैसे होगा।

महोदय, मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। अपनी बात लम्बी न करते हुए, मैं कहना चाहता हूं कि स्टेशनों पर एसटीडी, पीसीओ, बुकस्टाल, शुद्ध पीने का पानी की सुविधाओं में सुधार होना चाहिए। दलाल प्रथा बन्द होनी चाहिए। यात्रियों को टिकट सुविधा से मिले, ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए। टिकट बिक्री के लिए जिस तरह से इंडियन एयरलाइन्स में होता है, दूसरी कम्पनियों को, प्राइवेट एजेंसियों द्वारा व्यवस्था हो। इससे कमीशन का पैसा बचेगा और नौकरशाही को देने वाला भी पैसा बचेगा। कम्प्यूटर की सुविधा अधिक होनी चाहिए। सुबह छः बजे से रात 8 बजे तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए स्लीपर में बैठने की व्यवस्था होनी चाहिए। जनरल क्लास

के डिब्बे बढाये जाने चाहिए । अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में दो रेलवे मंडल हैं - नागपुर और भोपाल। नागपुर रेल मंडल के अन्तर्गत नागपुर से बैतूल तक की दूरी 190 किलोमीटर है और बैतूल से इटारसी की दूरी 107 किलोमीटर है। जब एक्सप्रैस ट्रेन नागपुर से बैतूल आती है, तो तीन घन्टे में दूरी तय होती है और यही ट्रेन बैतूल से इटारसी जाती है, तो तीन घन्टे में दूरी तय करती है।

MR. SPEAKER: No explanation is needed. You may please mention the names of stations.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल) : महोदय, इसी के बीच में एक स्टेशन घोडाडोंगरी है, जहां पर पाथाखेडा में कोयले का खदानें है। यहां सारनी में मध्य प्रदेश विद्युत मंडल का थर्मल पावर स्टेशन है, जिसमें बिहार और उत्तर प्रदेश के लोग काम करते हैं। मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि इन प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों के स्टापेज दिए जायें। घोड़ाडोंगरी रेलवे स्टेशन पर महानदी एक्सप्रैस जो भोपाल-बिलासपुर-भोपाल का स्टेशन दिया जाए। इसी प्रकार नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाए। जयपुर एक्सप्रैस जो जयपुर से चेन्नई, जयपुर से बैंगलोर तथा जयपुर से बिलासपुर चलती है। यह गाड़ी अलग-अलग दिनों में अलग-अलग स्थानों पर एक ही समय पर चलती है तथा जयपुर एक्सप्रैस के नाम से चलती है। इस गाड़ी का स्टापेज भी दिया जाए। आमला रेलवे स्टेशन एक जंक्शन है। यहां पर भोपाल-बिलासपुर-भोपाल महानदी एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाए।

MR. SPEAKER: You have a list of two more pages!

श्री विजय कुमार खंडेलवाल : महोदय, मैं कोई नई रेल लाइन की मांग नहीं कर रहा हूं। मुलताई रेलवे स्टेशन पर नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाए और जयपुर एक्सप्रैस, जो जयपुर से चेन्नई, जयपुर से बैंगलोर, जयपुर से बिलासपुर अलग-अलग दिनों में एक ही समय पर चलती है। इसका भी स्टापेज दिया जाए। बरबटपुर रेलवे स्टेशन पर जयन्ती जनता एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाए।

MR. SPEAKER: You have been very cooperative. Please conclude now.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल : महोदय, इसी प्रकार पांचवे दिन भी चलने वाली स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रैस. ट्रेन हजरत निजामुद्दीन से कन्याकुमारी जाती है, इसका हाल्ट भी बैतूल स्टेशन पर नहीं दिया गया है। जबकि अन्य दिनों में स्टापेज दिया गया है यह गांड़ी जब बेतूल स्टेशन पर नहीं रुकती है, तो लोग गाड़ी से कूदते हैं, नहीं तो नागपुर तक जाना पड़ता है। ऐसी स्थिति में जुर्माना भी देना पड़ता है। इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र का हरदा जिला, जो भोपाल रेल मंडल के अन्तर्गत आता है, इस जिले के प्रमुख स्टेशनों पर ट्रेनों का स्टापेज दिया जाना चाहिए। टिमरनी रेलवे स्ठेशन पर ताप्ती गंगा एक्सप्रैस, हरदा रेलवे स्टेशन पर पवन, दरभंगा एवं सचखंड एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाना चाहिए। खिरकिया रेलवे स्टेशन पर पवन एवं ताप्तीगंगा एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाना चाहिए।

MR. SPEAKER: Many of your friends will lose their opportunities. Please conclude.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल : अंत में, हरदा जिला मुख्यालय है। यहाँ राट्रीय राजमार्ग है और शहर के बीच में से पास होकर हरदा नगर में स्थित रेलवे लाइन् क्रास करते हुए बैतूल की तरफ जाता है। इस मार्ग पर आवागमन काफी अधिक है। अतः रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. SPEAKER: Shri Nikhil Choudhary may speak now. Please cooperate, you are such a good friend of mine.

0

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) : अध्यक्ष महोदय, सन् 2004-05 के रेल बजट पर आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे विभाग बिहार को ही मिलता रहा है। इससे पूर्व एनडीए की सरकार के समय हमारे रेल मंत्री थे। उन्होंने रेल के काम को आगे बढ़ाया। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि लालू प्रसाद जी ने यूपीए सरकार में रेल मंत्री के रूप में रेल बजट पेश किया। वह इसमें हमारा और देश का ख्याल करेंगे। हम सभी को मालूम है कि रेलवे देश की लाइफ लाइन है। इसका विकास होना चाहिए। उसमें सब का समर्थन मिलना चाहिए। मैं इसलिए भी माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने कुछ अच्छे कदम उठाए। कहा जा रहा है कि यह चुनावी दृटि से किया गया कदम है। वह समय बताएगा लेकिन आपने जो कदम उठाए हैं, मैं उसकी सराहना करना चाहता हूं।

आपने वृद्धों, विकलांगों और बधिरों के लिए कुछ कनसैशन दिए हैं। मेरा आग्रह है कि बहुत सारे कैंसर पेशैंट, ह्रदय रोगी इलाज के लिए विभिन्न अस्पतालों में जाते हैं। उनकी माली हालत इतनी खराब होती है कि रेलवे की तरफ उन्हें विद अटैंडैंट जो रियायती टिकट मिलता है, वे उसे भी वहन नहीं कर पाते हैं। मेरी गुजारिश है कि आप इसे निशुल्क कर दें। जिस तरह से आज आपको सराहना मिल रही है वैसे ही और सराहना मिलेगी।

मैं अपने क्षेत्र की मांगों की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। पूर्व में गोहाटी-ओखा एक ट्रेन चली थी। ट्रेन नम्बर 5635, 5636 बराक से पटना चलती है लेकिन यह ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलती है। मेरा आग्रह है कि इस ट्रेन को सप्ताह में पूरे दिन चलाया जाए। उसे तीन दिन वाया पटना चलाया जाए। तीन दिन आपके निर्वाचन क्षेत्र छपरा, गाजीपुर होकर चलाया जाए। मुझे विश्वास है कि इसे रेल मंत्री अहमियत देंगे। डिब्रूगढ़ से अमृतसर एक गाड़ी एनडीए सरकार ने चलायी थी। 5933, 5934 ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलती है। यह इस ट्रेन की स्थिति है। इसमें एक महीने पहले टिकट बूकिंग हो जाती है। उसमें जाने वाले यात्रियों को आरक्षण मिलता नहीं है। मेरा आग्रह है कि आप उदार ह्रदय के हैं, विकास की तरफ रास्ता बढाया है, आप इस ट्रेन में आरक्षण की व्यवस्था करने के लिए सप्ताह में कम से कम पूरे दिन चलाएं। कटिहार से बरौनी तक इकहरी लाइन है। हम रेल का विकास चाहते हैं। हम जानते हैं कि कटिहार से बरौनी रेलवे लाइन पर कई नई ट्रेनें चली हैं जिससे इस लाइन पर दबाव बढ़ा है। रेल मंत्री यहां मौजूद हैं। कटिहार से उनका वास्ता है। वह बराबर कटिहार जाते हैं। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसके दोहरीकरण के कार्य को आगे बढ़ाने का काम किया जाए। â€¦ (व्यवधान)उनका रिश्ता मेरे साथ पहले से जुड़ा है। वह थोड़ी कृपा करें। कटिहार से बरौनी जो रेल लाइन है वह इकहरी रेल लाइन है, इसके दोहरीकरण की दिशा में तीन खंडों में काम शुरु हुआ है। मेरा आग्रह है कि इसकी गति को आगे बढ़ाया जाए जिससे ट्रेन संचालन का काम बढ़िया ढंग से हो सके। कटिहार से एक ट्रेन कोलकाता के लिए खुलती है जिससे नेपाल के लोगों को फायदा होता है। उस क्षेत्र के लोग कटिहार-स्यालदाह ट्रेन में कोलकाता जाते हैं। उसका विस्तार कटिहार से बरौनी कर दिया जाए। मेरा आग्रह है कि इसे पुनः कटिहार से चलाया जाए जिससे वहां के यात्रियों को सुविधाएं प्राप्त हों। कटिहार-बारसोई जंक्शन के बीच में एक गांव कमलपुर आता है जहां हाल्ट बनाये जाने के लिये मैं आग्रह करना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी जानते हैं कि बिहार का पूरा कटिहार जिला बाढ़ से त्रस्त रहता है। आने-जाने के लिये केवल एक ही ट्रेन का रास्ता बचता है। अगर वहां ट्रेन चलायेंगे तो जिन्दगी बची रहेगी, आशा है आप इसका ख्याल रखेंगे।

1

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिये मैं आपका बहुत ही आभारी हूं।

अध्यक्ष महोदय, उत्तर-मध्य रेल ज़ोन इलाहाबाद में झांसी डिवीजन आता है। उसके अंतर्गत कोंच के लिये एक शटल ट्रेन चलती रही है जिसे 1997 में राजस्व में हानि दिखाकर बंद कराने की कोशिश की गई थी। लेकिन जन-आन्दोलन के कारण उसे पुनः चलाया गया। लेकिन अब पत्रों के माध्यम से और कार्यकर्त्ताओं ने बताया है कि झांसी मंडल के अधिकारी उसे फिर से बंद करने जा रहे हैं। यह शटल 100 साल से ज्यादा समय से चल रही है जिसके द्वारा हजारों यात्री आते-जाते हैं लेकिन क्या कारण है कि रेलवे इसे हानि में दिखाकर बंद करने के लिये आमादा हो रही है। मेरा अनुरोध है कि इसे बंद न किया जाये। इस संबंध में एक सुझाव दूंगा कि यदि इस ट्रेन का स्टापेज आनन्दनगर और सतोए में कर दिया जाये तो उस क्षेत्र के लोगों को यात्रा करने का अवसर मिलेगा और राजस्व की पूर्ति भी हो सकती है। इसके अलावा यदि इस शटल ट्रेन को उरई एवं कालपी तक बढ़ा दिया जाये तो निश्चित तौर पर ज्यादा पैसेंजर मिल सकेंगे। अधिकारी लोग जिस ट्रेन को हानि में दिखा रहे हैं, वह लाभ में चली जायेगी। यदि इस शटल को बंद कर दिया गया तो जन आन्दोलन होगा। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस शटल ट्रेन को बंद न किया जाये। कोंच स्टेशन को झांसी कानपुर मेन लाइन पर लाया जाये ।

अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र जालौन से झांसी के बीच इकहरी लाइन है। लखनऊ से दक्षिण भारत की ओर जाने वाली सभी गाड़ियां इसी मार्ग कानपुर से होकर जाती हैं और कानपुर से झांसी तक या झांसी से कानपुर तक 5-6 घंटे में गाड़ियां पहुंचती हैं। समय की बचत के लिये इस मार्ग पर दोहरी लाइन बिछाई जाये एवं ि वद्युतीकरण किया जाये। मेरा एक अनुरोध यह भी है कि उरई स्टेशन के पास राठ रोड क्रासिंग है, वहां वाहनों का जमघट लगा रहता है और लोगों को भी परेशानी होती है, इसलिये वहां रेल-ओवर-ब्रिज बनाया जाये ताकि इस समस्या का हल निकल सके। उरई रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म बहुत नीचे हैं, इसे भी ऊंचा किये जाने की व्यवस्था की जाये।

MR. SPEAKER: Shri Varkala Radhakrishnan. Please tell him only your projects. Do not give a preface and please restrict yourself to the time.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, it would be very difficult for me to restrict myself to the time.

MR. SPEAKER: Anyway, you start it. Do not make a general speech. Please only mention the projects.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Sir, I support the proposals contained in the Railway Budget. I also support the idea of the hon. Railway Minister about promoting the candidates belonging to the Scheduled Caste and Scheduled Tribe category. He has also mentioned about filling up the vacancies in the reserved categories that are still vacant.

In this connection, I would request the hon. Minister to consider the case of women employees in the Railways. We must now have women station masters throughout the country. We are in the age of women empowerment. So, we should have women station masters as well as women guards in the trains. If possible, we should have women drivers also to run the trains. I say this because the hon. Minister is bold enough to bring in a lady as the Chief Minister of Bihar. So, he can do it.

MR. SPEAKER: You are not insisting for a woman Railway Minister!

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : He was bold enough to bring in a housewife as an illustrious Chief Minister of Bihar. So, I presume that he will be quite capable to bring in ladies in large number in the Railway administrationâ€¦...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Very good!

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Then you may ask for more RPF personnel to protect the ladies.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : So, hereafter, I think we will be having women railway ticket examiners. I think he will take immediate steps in filling up the vacancies in the Railway administration with ladies thus giving them an opportunity.

Coming to my State, I would request that electrification of railway track to Trivandrum should be completed this year itself. In the Budget proposal, it is mentioned as only upto Palamau. That is not sufficient. We should have doubling of new lines. If not in the Budget now, at least you may bring it in the next Budget. We Members representing the State of Kerala have put in a representation in this regard and even our Minister also approached you. For the time being, when you reply, you may announce certain concessions to Kerala as those will satisfy the aspirations of the people of Kerala. There was an agitation throughout the State against the Railway proposals. So, this could be mitigated by this announcement in the House with new proposals favouring the people of Kerala. Sir, I think he will be bold enough and large hearted in giving certain concessions to the people of Kerala. I hope he will do it.

With these words, I conclude.

MR. SPEAKER: Shri Ponnu Lal Mohale may speak now.

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदय : श्री पुन्नूलाल मोहले, प्लीज कोऑपरेट करें, केवल अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में बोलिये।

श्री पुन्नू लाल मोहले (बिलासपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं पर बोलूंगा। लेकिन कुछ बातें मुझे बजट पर भी बोलनी है, जिन्हें मैं प्वाइंट्स में बोल रहा हूं।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : लिखकर दे दीजिए।

श्री पुन्नू लाल मोहले : मैं लिखकर दे रहा हूं, लेकिन साथ ही मैं बता भी रहा हूं।â€¦(व्यवधान)महोदय, मुझे संरक्षण दिया जाए, आपने मुझे बुलाया है।â€¦(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे में डकैती, चोरी, सीनाजोरी, घूसखोरी, कमजोरी, खाना, पखाना और दवाखाना, यही बजट के लिए है बताना, लालू जी कैसे बदलेंगे इनका जमाना, इनके ऊपर मेरी बात को कुछ लालू जी पहचाना। इन सब बातों पर मैं बोलना चाहता हूं। आप रेलवे में घूसखोरी को कैसे रोकेंगे। रेलवे में इतनी घूसखोरी हो रही है। रेलवे में आरक्षण व्यवस्था में टिकटों की ब्लैक होती है। माननीय लालू जी, आप इसे रोकने का क्या उपाय करेंगे, कृपया बतायें। रेलों में मरीजों को कितनी तकलीफ होती है, उनकी तकलीफें दूर करने के बारे में बतायें। किस तरह से आप रेलवे में उनके लिए व्यवस्था करेंगे, क्योंकि बहुत से मरीज मर जाते हैं। उनके लिए या तो डाक्टर की व्यवस्था हो या वहां दवाखाना होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश और बिहार साइड में रेलों में इतनी सीनाजोरी होती है। लोग ऊपर बैठे रहते हैं, आप नीचे की बात करते हैं। रेलवे की आरक्षित सैकिंड क्लास में लोग चढ़ जाते हैं। इस सीनाजोरी को रोकने के लिए आप क्या उपाय करने वाले हैं। यह मैं जानना चाहता हूं। फर्स्ट क्लास और ए.सी. की करते हैं लोग ऐसी-तैसी, क्यों चढ़ेंगे लोग ए.सी.। रेलवे में ए.सी. आरक्षण में बिस्तरों की व्यवस्था होती है। बिस्तर लगाकर ए.सी. में यात्री सोते हैं। हम सांसद और विधायक तथा अन्य लोग जिनके पास धन होता है वे ए.सी. क्लास में सफर करते हैं, लेकिन बेचारे निर्धन लोग जो कमाकर पैसा लाते हैं, उनके लिए कोई व्यवस्था नहीं होती।

क्या माननीय रेल मंत्री जी सैकेन्ड क्लास के स्लीपर कोचेज़ में बिस्तरों की व्यवस्था कराएंगे? ट्रेनों में डकैती और चोरी को रोकने के लिए भी उपाय किये जाने चाहिए। औद्योगिक क्षेत्र में उद्योग लगाने के लिए जो लोग कोयले का धंधा करते हैं, उनका रेल वैगन से माल आता है। उनके लिए रैक नहीं होती, वैगन नहीं होती और मालगाड़ी में अव्यवस्था के कारण ठेकेदार काम बंद कर देते हैं जिससे रेलवे को क्षति होती है। इसको रोकने के लिए क्या उपाय करेंगे यह भी बताने की कृपा करें। मैं कुछ बातें और कहना चाहता हूँ।

छत्तीसगढ़ नया राज्य बनने से उसकी अनदेखी की गई है। वह पिछड़ा क्षेत्र है और उसके विकास के लिए ध्यान देने की आवश्यकता है। बिलासपुर से मंडला नई रेल लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है। मैं अनुरोध करूँगा कि प्लानिंग कमीशन में भेजकर उसको स्वीकृति दी जाए। एक नई समग्र क्रांति एक्सप्रैस निज़ामुद्दीन से दुर्ग तक चलाने की जो योजना है, उसको वाया कटनी चलाया जाए जिससे छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर और बिलासपुर भी जुड़ेगा। अहमदाबाद एक्सप्रैस को बिलासपुर में चाकरघाट स्टेशन पर स्टॉपेज देने की आवश्यकता है। छोटे-छोटे स्टेशनों पर शैड नहीं हैं, पाखाने नहीं हैं, आरक्षण की सुविधा नहीं है। आप अनेक नई गाड़ियां चला रहे हैं। आप छोटे लोगों के विकास की बात कर रहे हैं। उन छोटे लोगों का ध्यान रखने के लिए मेरा निवेदन है कि सभी एक्सप्रैस गाड़ियों में अतिरिक्त जनरल बोगी लगाई जाएं। छत्तीसगढ़ के अनेक जनपदों में और बिलासपुर में तिफरा फाटक के ऊपर ओवरब्रिज की व्यवस्था की जाए। बिलासपुर में बिल्हा स्टेशन पर नीचे ब्रिज की व्यवस्था की जाए। छोटे सल्क स्टेशनों पर 34- 33 अप डाउन पैसेन्जर गाड़ी को रोका जाए। बिलासपुर के चिरमिरी के लिए एक गाड़ी चलती है। उसको रायपुर तक बढ़ाया जाए जिससे आम लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति तथा पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण की व्यवस्था है। आपने रिक्त पदों में भर्ती की बात तो ज़रूर की है, विशे अभियान चलाने की बात भी की है, लेकिन उसके लिए समय-सीमा निर्धारित की जाए। छत्तीसगढ़ में रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन किया जाए क्योंकि वह नया राज्य बना है। वहां के विकास के लिए नए रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना की जाए, यह मेरी मांग है।

4

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : अध्यक्ष महोदय, कुल्हड़ बनाने वाले कुम्हारों, प्रजापतियों, गाय-भैंस का दूध बेचकर जीवन-यापन करने वाले अहीरों, गूजरों और गांव के अन्य किसानों, खादी का वस्त्रे बनाने वाले कामगारों के घरों में आज लालू यादव जी की तस्वीर देखकर कोई भी आदमी यह अनुमान लगा सकता है कि यह रेल बजट बनाने वाले लालू जी इस जनता की नब्ज़ को पहचानने वाले हैं, गांव और गरीब आदमी की ज़रूरत को पहचानने वाले हैं।

मैं यह बताना चाहूँगा कि जयपुर में अब किसानों में एक खुशी की लहर उठी है क्योंकि जयपुर डेरी और सरस डेरी के माध्यम से छाछ, मट्ठा और लस्सी बिकने लग गई है और लोगों को लगा है कि रोज़गार का एक नया अवसर मिलेगा। जो लोग सामने दागी कहकर विरोध करते हैं, वह उस कुम्हार के चाक को जाकर देखें जो वर्षों से बंद पड़ा था और आज वह चाक चल रहा है और उसके घर में खुशहाली आई है। ऐसे रेल मंत्री की जितनी प्रशंसा की जाए, कम है।

मैं राजस्थान से आता हूँ। राजस्थान की जनता माननीय रेल मंत्री जी को बहुत प्यार करती है। जब मंत्री महोदय दिल्ली से सड़क मार्ग से जयपुर की तरफ जाते हैं तो लाखों की तादाद में गांवों के लोग दीवानों की तरह अपना काम छोड़कर सड़क पर खड़े रहते हैं। उस जनता की ओर से मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा। भिवाड़ी जो अलवर के पास है और दिल्ली से मात्र 75 किलोमीटर दूर है और रेवाड़ी स्टेशन से मात्र 25 किलोमीटर दूर है, वह राजस्थान के औद्योगिक क्षेत्र के रूप में िवकसित हो रहा है। यहां पर पूर्व में भी जाफर शरीफ साहब के समय में सर्वे हुआ था। अगर उस पुराने सर्वे को निकालकर इसको रेवाड़ी की बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाए जो मात्र 25 किलोमीटर है तो मैं समझता हूँ कि राजस्थान के उस क्षेत्र के लोगों की तकदीर बदल जाएगी। वहां पर 1000 से अधिक उद्योग हैं।

महोदय, इनलैंड कंटेनर डिपो की भी स्वीकृति मिल चुकी है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि इस ओर ध्यान दें।

मैं दो छोटी-छोटी बातें और कहना चाहूंगा। पैलेस ऑन व्हील राजस्थान के अधिकांश क्षेत्र में चलने वाली गाड़ी है। यह गाड़ी दिल्ली कैंट से चलती है। विदेशी यात्री इसमें जाते हैं। अगर इस गाड़ी को दिल्ली कैंट की बजाय, खासतौर से विदेश पर्यटकों को जितनी सुविधाएं चाहिए, वे दिल्ली कैंट रेलवे स्टेशन पर नहीं होने की वजह से, इस गाड़ी का सफदरजंग रेलवे स्टेशन डिपार्टिंग स्टेशन बना सकें, तो मैं समझता हूं कि इस ट्रेन का बहुत लाभ होगा।

महोदय, एक-दो बातें और कहना चाहूंगा। राजस्थान के जैसलमेर से लाइमस्टोन बोकारो स्टील प्लांट और अन्य स्थानों पर आता है। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि पिछले दिनों इसका भाड़ा अधिक होने के कारण यह बहुत महंगा पड़ा। यह 130 ग्रेड की श्रेणी में आने के कारण महंगा हो गया है। ऊपर से रेल भाड़ा अधिक होने के कारण कारखानों को महंगा पड़ता है। जैसलमेर से मंगाए जाने वाला लाइम स्टोन महंगा पड़ता है जबकि दुबई से आयातित लाइम स्टोन यहां सस्ता पड़ता है। इससे राजस्थान में मिनरल डैवलपमेंट की पासीबिलिटीज दिनोंदिन कम होती जा रही हैं। इसलिए मैं आपसे विशेा रूप से निवेदन करूंगा कि आप इसके रेल भाड़े में अवश्य कमी करें ताकि दुबई से आयातित लाइम स्टोन का जैसलमेर से आने वाला लाइम स्टोन मुकाबला कर सके और सस्ता पड़ सके और जैसलमेर एरिया में मिनरल डैपलपमेंट की पासीबिलिटीज डैवलप हो सकें। इस बारे में आप जरूर निर्णय लें।

अध्यक्ष महोदय, मैं अधिक समय नहीं लेते हुए केवल एक ही बात कहना चाहता हूं कि आश्रम एक्सप्रैस अहमदाबाद की तरफ जाती है। हमारे क्षेत्र में एक स्टेशन राजगढ़ है। वहां के सैकड़ों-हजारों लोगों ने मुझे सुबह रेलवे स्टेशन पर इकट्ठे होकर निवेदन किया कि आदरणीय लालू यादव जी से हमारी ओर से विनती करना कि आश्रम एक्सप्रैस को राजगढ़ रेलवे स्टेशन पर जाते और आते समय रुकवा दिया जाए यानी राजगढ़ पर आश्रम एक्सप्रैस का आते और जाते समय ठहराव किया जाए। इससे बहुत लोगों को लाभ मिलेगा।

अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने काम तो बहुत अच्छे किए हैं और उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के बारे में कहने के लिए बहुत बातें हैं, लेकिन अध्यक्ष महोदय के आदेश का सम्मान करते हुए मैं अपना भाण समाप्त करता हूं।

MR. SPEAKER: Dr. Karan Singh Yadav, I thank you very much for your kind cooperation.

MR. SPEAKER: Shri Subhash Maharia, please keep to the time.

5

श्री सुभाा महरिया (सीकर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय लालू यादव जी ने राजस्थान के खासतौर से कूमावतों को राहत देने के लिए रेलों में जो कुल्हड़ को बढ़ावा देने का ऐलान किया है, सबसे पहले उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, अब मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान राजस्थान की तरफ दिलाना चाहता हूं। राजस्थान वीरों की भूमि है। देश की रक्षा पंक्ति में सबसे ज्यादा लोग राजस्थान से लगे हुए हैं। उन्हें रेलवे से यातायात करने में बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है।

महोदय, राजस्थान के जिस इलाके से मैं आता हूं, शेखावाटी का इलाका, सीकर, झुंझुनूं, चूरू का इलाका, वहां के विकास के लिए 1970 के दशक में जो सर्वेक्षण हुआ था, उस सर्वेक्षण में रेट ऑफ रिटर्न 15 प्रतिशत से ज्यादा दर्शाया था, लेकिन अभी तक रेवाड़ी, रींगस और फुलेरा तक रेलवे लाइन का कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। हालांकि आपने इस र्वा के रेल बजट में इस सर्वेक्षण को अप-डेट करने की घोाणा की है। अगर इस लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाता है, तो रेलवे के राजस्व में काफी वृद्धि होगी। साथ ही जयपुर से लेकर सीकर तक और सीकर से लेकर लोहारू तक जो अप-डेटेड सर्वेक्षण है, उसकी समय-सीमा को संशोधित कर सर्वेक्षण को अपडेट करने का काम जल्दी से इसे पूरा किया जाए। इसमें भी रेट आफ रिटर्न 19 प्रतिशत के करीब है, जो रेलवे के राजस्व में लाभ देने वाला है, हानि देने वाला नहीं है। सीकर से लेकर चूरू तक की भी यही स्थिति है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इन सर्वेक्षणों के अप-डेट करने की जो समय-सीमा तय की गई है उसमें जल्दी की जाए और इन लाइनों के आमान (गेज) परिवर्तन के लिए भी हम आपसे अनुरोध करते हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी का ध्यान कुछ और बातों की ओर भी दिलाना चाहता हूं। मीनाक्षी एक्सप्रैस, गाड़ी संख्या 9769/9770 जयपुर से पूर्णा के मध्यम चलती है और जयपुर में इन गाड़ियों का ठहराव काफी समय तक होता है। इस गाड़ी को शेखावाटी के सैनिकों के लिए, वीरों के लिए सीकर से जयपुर के लिए और जयपुर से सीकर के लिए बढ़ाया जाए तो काफी राहत मिल सकती है। सीकर स्टेशन वह रेलवे स्टेशन है जो काफी लाभप्रद है। रेलवे के नए मॉडल स्टेशनों के जो नियम हैं, यह उनकी श्रेणी में आता है।।

आप इसे नोट करने की कृपा करें। सीकर रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए हम आपसे निवेदन करते हैं। नवलगढ़ फाटक पर रेलवे ओवरब्रिज का काम आखिरी चरण में चल रहा है। एक करोड़ रुपए की राशि रेलवे मंत्रालय की ओर से जानी बाकी है, उस राशि को तुरंत भेजा जाए ताकि वह काम पूरा हो सके और विधिवत रूप से उस पर यातायात शुरू हो सके। आप चेतक एक्सप्रैस का ठहराव कांवट में करने की निश्चित रूप से अपने भाण में घोाणा करें। साथ ही जयपुर से मुंबई के लिए रिजर्वेशन की क्षमता में कुछ बढ़ोत्तरी की जाए ताकि उन्हें फायदा हो सके।

आपने, रेलवे मंत्रालय ने बजट से पहले हमसे जो चर्चा की, कागजात मांगे और जानकारी मांगी, उसके लिए धन्यवाद। आप राजस्थान को कुछ अधिक देने के प्रयास करें।

6

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Mr. Speaker, Sir, I represent Dharwad North constituency of Karnataka. The hon. Railway Minister, Laluji had sent a letter to all Members of Parliament asking them to give some suggestions on the Railway Budget. I represent the northern part of Karnataka which is backward and neglected area. I had sent only two suggestions about two major projects.

My first suggestion is regarding Gadag-Bijapur gauge conversion project, For this project, around Rs. 19 crore has been earmarked in this year's Budget. This project requires Rs. 120 crore for completion. It is mentioned in the Budget that Rs. 79 crore are to be paid by Karnataka Infrastructure Development Enterprise. This gauge conversion work cannot be completed even during this year because, unfortunately the Government of Karnataka cannot offer Rs. 79 crore to the Railways. On the one side, up to Gadag there is broad gauge and on the other side, up to Bijapur there is broad gauge. So, the portion between Gadag and Bijapur has become an island. Therefore, I request the hon. Railway Minister, through you, to kindly look into this project from a different angle and allot more funds for the early completion of this work.

Sir, my second suggestion is regarding Ankola-Hubli line. Around Rs. 18 crore have been allocated for this year, but a total of more than Rs. 900 crore is required for completion of this project. If the work progresses at the present speed, this project cannot be completed even after 100 years. This is the only line which can connect the hinterland with the coastal areas. So, I request the Railway Minister that he should create a Special Purpose Vehicle for this project as it is done in the case of some other projects or the construction work of this line may be handed over to the Konkan Railway Corporation.

Then, Bangalore-Kolhapur Rani Chennamma Express is now terminated at Kolhapur. Previously, it used to be terminated at Miraj. Between Miraj and Kolhapur, on an overage, only 25 passengers are travelling in this train. Still it is being terminated at Kolhapur. It involves more than 2 ½ hours of journey.

Only 25 passengers travel between Miraj and Kolapur and it is being delayed because of that. That is why I request the hon. Minister that it should be terminated at Miraj.

My last point is regarding Hoobly workshop. When Shri Devegowda was the Prime Minister, he visited this place and promised for the upgradation and modernisation of the wagon manufacturing facilities at Hoobly workshop. My only request to the hon. Railway Minister is that it should also be considered.

7

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि मुझे सदन में पहली बार बोलने का मौका प्राप्त हुआ।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि मैं जबलपुर से चुनकर आया हूं, जो न सिर्फ संभाग का बल्कि पूरे महाकौशल का मुख्यालय है। वहां पर अनेकों आन्दोलन गोंदिया से लेकर जबलपुर के बीच में गेज कन्वर्शन को लेकर हुए हैं, जिसके परिणामस्वरूप पिछली सरकार ने अटल जी के नेतृत्व वाली सरकार ने इस गेज कन्वर्शन के लिए अनुमति दी और उसकी घोाणा की। मैं आपको बताना चाहता हूं कि बालाघाट से गोंदिया के बीच का इसी मार्ग का जो कार्य हैâ€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: You may accuse me, but I am sorry. I have explained my position. What can I do?

श्री राकेश सिंह : लेकिन अत्यन्त खेद के साथ कहना पड़ रहा है, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहता हूं कि इस बार के बजट में जो कार्य 90 प्रतिशत से ज्यादा पूर्ण हो चुका है, पुनः उसे ही सम्मिलित किया गया है, जबकि होना यह चाहिए था कि जबलपुर से बालाघाट के बीच के कार्य का बजट में प्रावधान किया जाना चाहिए था। साथ में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदय बिहार के हितों को लेकर बहुत चिन्तित रहते हैं और यह होना भी चाहिए। मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूं और उनको बताना चाहता हूं कि जिस दिन यह गेज कन्वर्शन का काम पूरा हो जायेगा, उस दिन बिहार से दक्षिण की दूरी 273 किलोमीटर कम हो जायेगी। इससे न सिर्फ वहां जाने वाले यात्रियों का समय कम लगेगा, बल्कि उनका भाड़ा भी कम लगने वाला है। एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात की तरफ मैं आपका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं कि इस गेज कन्वर्शन के संचालन का कार्य दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर के द्वारा किया जा रहा है, जिसका छत्तीसगढ़ की राजधानी में मुख्यालय है। मैं कहना चाहता हूं कि 285 किलोमीटर की इस रेलवे लाइन के गेज कन्वर्शन का कार्य 90 प्रतिशत से अधिक भाग मध्य प्रदेश में आता है। जबलपुर से पश्चिम मध्य रेलवे का मुख्यालय है, यदि इस कार्य को पश्चिम मध्य रेलवे को दिया जाये, उसका संचालन सौंपा जाये तो इसमें चूंकि सबसे प्रमुख काम भूमि अधिग्रहण का आता है, इससे उसके कार्य में बहुत आसानी होगी और यह कार्य शीघ्रता से पूर्ण होगा।

मेरा आपसे आग्रह है कि इस कार्य को इसी बजट में शामिल करने का कट करें। मैं आपसे यह भी आग्रह करना चाहता हूं कि जबलपुर लोक सभा क्षेत्र के अन्तर्गत कटनी में खिरैनी फाटक पर 24 में से लगभग 20 घंटे फाटक बन्द रहता है। इस फाटक पर ओवरब्रिज का निर्माण होना है, जिसे इसी बजट में शामिल किया जाये। साथ में जबलपुर से बिलासपुर वाया मंडला मार्ग के सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो चुका है। इसे भी इस बजट में शामिल किया जाये।

मैं समाप्त कर रहा हूं। महोदय, मैं पहली बार बोल रहा हूं।

MR. SPEAKER: You are speaking very well. I wish, I could give you more time.

श्री राकेश सिंह : जबलपुर से दमोह के बीच की दूरी लगभग 110 किलोमीटर है, लेकिन अभी इस मार्ग पर लाइन न होने के कारण वाया कटनी होकर 200 किलोमीटर ज्यादा जाना पड़ता है, इसलिए मेरा आग्रह है कि इसे भी इसमें शामिल किया जाये। जबलपुर से पूना के लिए एक सुपरफास्ट नियमित ट्रेन चालू की जाये, जो शाम को लगभग 6 बजे या इसके बाद जबलपुर से प्रारम्भ हो। जबलपुर से जम्मू के लिए एक सीधी ट्रेन की भी हमारी मांग है। साथ में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि दिल्ली से जबलपुर के लिए जिस सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस की घोाणा की गई हैâ€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: If you do not interrupt, I will call you. If you interrupt, I will not call you.

श्री राकेश सिंह : यह वास्तव में पिछली सरकार के द्वारा की गई है, इसके लिए समय सीमा निश्चित की जाये।

मैं अंतिम बात अत्यंत खेद के साथ कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी द्वारा सभी सांसदों को पत्र भेजकर सुझाव आमंत्रित किये गये थे। मेरे जैसे नये सांसद पर इसका सकारात्मक प्रभाव पड़ा था लेकिन मैंने अपने पत्र में जिन सुझावों को दिया था, उनमें से एक भी सुझाव इस बजट में शामिल नहीं किया गया। इसी के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. SPEAKER: I must compliment you on your speech, Shri Rakesh Singh.

8

श्री रामदास बंडु आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष महोदय, छः साल से हम जैसे बजट का इंतजार कर रहे थे, वैसा आम आदमी का बजट, सर्वहारा लोगों का, गरीब लोगों का, मिडिल क्लास और सभी क्लास के लोगों को न्याय देने वाला यह बजट है। जब लालू जी रेल मंत्री बने तभी हमारे मन में यह विचार आया था कि यह बजट ऐसा ही आयेगा।

यह बजट देकर लालू जी ने गरीबों को ऊपर चढ़ाने का काम किया

नीतीश कुमार जी ने भाड़ा बढ़ाने का काम किया।

इन्होंने तो हिन्दू मुसलमानों को आपस में लड़ाने का काम किया

इसलिए इन लोगों को जनता ने भगाने का काम किया।

अध्यक्ष महोदय, यह बजट खादी, कुल्हड़ मट्ठा और दुग्ध उत्पादन करने वाले लोगों को अपनी रोजी-रोटी कमाने देने वाला बजट है। कुम्हारों का भट्टा चलने वाला है लेकिन आपका भट्टा चलने वाला नहीं है। â€¦ (व्यवधान) हमारा चलेगा क्योंकि हम यूनाइटेड हैं। आप नैशनल थे लेकिन हम तो यूनाइडेड हैं। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों का जो रिजर्वेशन है, उस रिजर्वेशन के लिए स्पेसीफिक ड्राइव चलाने की आपने एनाउंसमैंट की है। यह बात बहुत अच्छी है। सिक्योरिटी

के लिए भी आपने बहुत अच्छा काम किया है। जो एक्सीडैंट होते हैं, जब कोंकण रेलवे में अभी एक्सीडैंट हुआ तब आप उधर आये थे। वह नेचुरल एक्सीडैंट था। एक्सीडैंट्स को रोकने का काम हम सब लोगों को करना है। एक एक्सीडैंट तो हमने रोक लिया है, हम सब लोग इकट्ठे आये हैं इसलिए अभी अपना एक्सीडैंट होने

वाला नहीं है। पांच साल तक अपनी जो रेल है, वह चलती रहेगी। मुझे लगता है कि--

जब तक विरोधी दल का हंगामा रहेगा चालू,

तब तक रेल मंत्री रहेंगे लालू,

जब तक किसानों के खेत में रहेगा आलू,

तब तक हमारे साथ रहेंगे लालू,

जब तक हमारे साथ रहेगा डीएमके का बालू,

तब तक रेल मंत्री रहेंगे हमारे लालू,

लालू की बहुत तेज चल रही है रेल,

एनडीए का बंद हो गया है खेल,

सोनिया के विरोध में ये बजा रहे हैं हर रोज ढोल

क्योंकि लोक सभा चुनाव में अटल जी हो गये हैं फेल,

इसलिए ये रोज आ रहे हैं वेल,

क्योंकि लालू की तेज चल रही है रेल।

अध्यक्ष महोदय, इस रेल बजट का मैं पूरा सपोर्ट करता हूं। आप लोग सपोर्ट करें या न करें, यह रेल बजट बहुत अच्छा है और न्याय देने वाला बजट है।

आरएसएस का हमेशा नारा रहता है - दुनिया में आए हैं तो कुछ काम कीजिए, चंदा के पैसे से जलपान कीजिए।â€¦ (व्यवधान)

मैं पंढरपुर क्षेत्र से आता हूं। वहां का जो काम बाकी है, उसके लिए पैसा देने का कट कीजिए। कुरुवाड़ी में एक नैरोगेज वर्कशाप है। उसका रूपान्तर ब्रॉडगेज में करना चाहिए। पंढरपुर क्षेत्र के कुरुवाड़ी में आरपीएफ सैंटर है। उसे वहीं रखना चाहिए। केके एक्सप्रैस कुरुवाड़ी में नहीं रुकती। उसे वहां रुकवाने का काम कीजिए। इसके साथ-साथ कराड़-पंढरपुर नई रेल लाइन है। उसके लिए मंजूरी दे दीजिए।â€¦ (व्यवधान)

अहमदनगर से बीड़ तक एक रेल लाइन बनवाइए। उसके लिए भी हमें पैसा चाहिए। बारामती से लेकर पंढरपुर, श्री पवार की कौन्सटीटूऐंसी से मेरी कौन्सटीटूऐंसी लगी हुई है। इसके लिए हमें पैसा चाहिए।â€¦ (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : इन्होंने छः साल तक नहीं दिया।â€¦ (व्यवधान)

श्री रामदास बंडु आठवले : इसलिए हमने इनको यहां से भगा दिया। हमें आपसे पैसे की उम्मीद है। पांच साल में कुछ न कुछ पैसा मिलना चाहिए।â€¦ (व्यवधान)जिनको इस साल पैसा नहीं मिला, उनको अगले साल दीजिए, जिनको अगले साल भी नहीं मिलेगा, उनको उससे अगले साल दीजिए और जिनको पांच साल में भी पैसा नहीं मिलेगा, उनको उसके बाद दीजिए। हरेक को पैसा बांटना है। यह बहुत अच्छा बजट है। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

MR. SPEAKER: Shri Kharabela Swain, you are very articulate. Please be brief.

9

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, I will be brief.

Sir, I do not oppose the Railway Budget but I am quite disappointed. This is the first policy statement of this new Government. I think, not much effort has been gone into the process of Budget making and it seems that even the hon. Railway Minister has not tried to understand the railway system itself. He has brought down the entire debate on the Railway Budget to *kulhad, khadi, lassi, vegetables,* etc.

Sir, actually what is the main objective of the Railways? It is the transportation of passengers and goods, and all other things are peripheral. Firstly, he should have told us how to complete the incomplete projects and how quickly. That should have been his aim. Instead what he did the first thing was to set up a wheel and axle plant in his own constituency. I charge him with the case of selfishness. The Railway Minister grabs Rs. 1,000 crore to his own constituency. Instead of looking into the interest of the entire country, he looks into the interest of his own constituency, not even Bihar. That is why, I am quite disappointed.

The second thing is that he and his supporters are very proud that the fare has not been increased in freight and passenger services. Okay, I agree that in freight service, you cannot afford to raise the fare ...(*Interruptions*)

श्री वीरचन्द्र पासवान (नवादा) : माननीय अध्यक्ष जी, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

जब हल्ला-गुल्ला चल रहा था तब आपके द्वारा कहा गया था कि जो सदस्यगण रेल बजट पर बोलना चाहते थे, वे अपना लिखित भााण दे दें। हमने समझा कि हाउस ऐडजर्न होने वाला है।â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह प्वाइंट ऑफ आर्डर नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री वीरचन्द्र पासवान : शायद हमें बोलने का मौका नहीं मिले। इसलिए हमने कुछ लिखकर दे दिया।â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इंटरप्ट मत कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री वीरचन्द्र पासवान : हम नए सदस्य हैं, हम समझ नहीं पाए। हमें लगा कि हाउस ऐडजर्न हो जाएगा। आप हमारे गार्जियन हैं। हम नए आए हैं। हमारे क्षेत्र के लोगों की बड़ी उम्मीदें हैं, बहुत सी भावनाएं हैं जो छूट जाएंगी। इसलिए हमें थोड़ा बोलने का वक्त दीजिए।â€¦ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Will you please hold a little patience? Let me see what I can do. Please do not interrupt him. Let me see what I can do.

Shri Kharabela Swain, you continue your speech.

...(*Interruptions*)

20.00 hrs.

SHRI RAM KRIPAL YADAV (PATNA): Sir, if you want, you can do everything. I know it very well. I am requesting you to please allow.

MR. SPEAKER: I cannot do anything. Can I make everybody sit down whenever I get up? You do not even do that.

SHRI RAM KRIPAL YADAV : It is not possible.

MR. SPEAKER: I cannot do anything I like. Let every hon. Member consider this position.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, I know we cannot afford to raise the freight charges because the Railways are in stiff competition with the roadways. But if we complete the projects quickly and provide better service to the passengers, we do not mind paying, and let the fare be raised. But let us complete the projects quickly and let us provide better service.

Sir, I have two or three suggestions to make on this. One thing is about the cleanliness drive. The street urchins are the greatest cleaners in the railways. The sweepers are not coming to the Railways to clean the railway coaches, rather they are hiring somebody else, the urchins, and they are coming to the railway compartments. Will the Minister of Railways please see to it that actually the person, who has been employed for cleaning the coaches, at least comes?

The second thing is that the speed of the goods trains should be increased. The Minister of Railways should see to it that the speed of the goods trains is increased so that the Railways will start earning more.

Then, the Safety Department should be independent. The Assistant Commercial Officer should not be appointed as the Safety Officer. The Safety Department should be given the power like the Vigilance Department to ensure that whoever has gone awry or whoever has not discharged his duty should be punished. The tenure of the DRMs and GMs should be fixed at three years at least. Otherwise, they do not understand the system.

The Railways should develop a train information system so that online information should be available. During the time of Shri Nitish Kumar, he had developed it in the Western Railway. I would appeal to the hon. Minister to consider this so that whenever we telephone to the enquiry office, it should be able to tell us as to where the train is.

About Orissa, there should be quick completion of Mahanadi-Birupa bridge on Howrah-Chennai route. Daitari-Banspani and Talchar-Bimlagarh projects should be quickly completed for greater exploitation of the mineral resources of Orissa. A siding should be opened at Jaleshwar in the Kharagpur Division of the South-Eastern Railway in Orissa for the future introduction of trains to Koraput and Sambalpur, the extreme ends of Orissa.

A separate booking office on the other side of Balasore Railway Station should be opened. A railway underpass or over-bridge at Soro level crossing in the Kharagpur Division of South-Eastern Railway should be constructed.

Lastly, the Balasore Goods Shed should be improved.

MR. SPEAKER: Thank you for your co-operation.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Now, Shri Suresh Prabhakar Prabhu. I am sorry I cannot give you much time.

0

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु (राजापुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं बहुत संक्षेप में बात करूंगा। सबसे पहली बात मैं यह कहूंगा कि रेलवे बजट में कोंकण रेलवे के बारे में शायद कुछ कहना माननीय रेल मंत्री जी ने आवश्यक नहीं समझा। लेकिन कोंकण रेलवे देश में पहली ऐसी योजना है जो बहुत अच्छे तरीके से सामने आई थी कि प्रोजेक्ट इम्पलीमेंटेशन कैसा होना चाहिए। लेकिन कुछ सालों से हम देख रहे हैं कि हर साल वहां बहुत बड़े एक्सीडेंट्स हो रहे हैं जिसकी वजह से पैसेंजर सिक्योरिटी बहुत बड़ी समस्या बन गई है। इसलिए मैं चाहता हूं कि कोंकण रेलवे के साथ इंडियन रेलवे का जो व्यवहार रहा है, उसमें कुछ सुधार होने की आवश्यकता है क्योंकि कोंकण रेलवे कॉरपोरेशन एक स्वायत्त संस्था है। उसकी वजह से काफी समस्या खड़ी हो रही है। कोंकण रेलवे की जो परिकल्पना की गई थी, उस समय कोंकण रेलवे मुम्बई से निकलकर कुंकड़ यानि जहां महाराट्र की सरहद बंद होती है, वहां तक ही जाने वाली थी। उसको बाद में बढ़ाया गया। कोंकण की जो समस्या है, उसके बारे में रेलवे बजट में ज्यादा नहीं दिया गया, जैसे कि आपने कहा कि स्टॉल्स कुछ लोगों को देने चाहिए। कोंकण रेलवे के जो स्टॉल्स हैं, वहां एक पॉलिसी बननी चाहिए। सिर्फ लैंड लूजर्स जो हैं, जिन्होंने अपनी ज़मीन दी, जिसके कारण कोंकण रेलवे बनी, उनको ही मिलने चाहिए। उसी तरह से आज वहां की जो एम्पलॉयमेंट है, सिर्फ लैंड लूजर्स को ही मिलना चाहिए लेकिन उस तरह का रवैया हम कोंकण रेलवे में नहीं देख रहे हैं।

इसी तरह से कोंकण रेलवे महाराट्र के बोर्डर से गुजरती है, उसके स्टापेज महाराट्र में कम हैं और कर्नाटक, गोवा तथा केरल में ज्यादा है। इसकी वजह से हमारे यहां से जाने वाले लोगों को काफी दिक्कत होती है। कोंकण में महाराट्र के सबसे गरीब लोग रहते हैं। मैं यह मानता हूं कि कोंकण रेलवे उनके लिए एक आधार है, उस पर ध्यान देना चाहिए।

कोंकण रेलवे पर प्लेटफार्म्स और नए पुल नहीं बन रहे हैं। उसकी वजह यह है कि कोंकण रेलवे को जो घाटा हो रहा है, रेलवे मंत्रालय उसकी सपोर्ट नहीं कर पा रहा है। मैं चाहता हूं कि वन टाइम ग्रांट रेलवे द्वारा कोंकण रेलवे को देनी चाहिए, ताकि वहां प्लेटफार्म्स का अपग्रेडेशन और नए ब्रिजेज़ का निर्माण करने में आसानी होगी।

आपने कोंकण रेलवे में लस्सी देने का प्रावधान किया है। कोंकण रेलवे में ज्यादातर स्टाल कोका कोला के हैं। वहां इंडीजीनेस पेय बनता है, जिसको कोकम कहते हैं। यदि आप वहां कोका कोला का सामना करना चाहते हैं, तो कोकम के स्टाल वहां लगाने चाहिए। इससे लोकल इम्प्लायमेंट भी बढ़ेगा और वहां के किसानों को भी लाभ मिलेगा। इसके अलावा एक न्यूट्रिशियस और हैल्दी ड्रिंक कोंकण में आएगा। इसलिए पूरे देश में लस्सी के साथ-साथ कोकम को भी देने की जरूरत है।

आपने टिकटलैस पैसेंजर्स का पनिशमनेंट बढ़ाया है। मुम्बई जैसे शहर में टिकट लेने में समय लगता है। लोगों को आफिस पहुंचना होता है इसलिए वे टिकट नहीं ले पाते। यदि वे टिकट न ले पाएं तो उनको 250 रुपए तक फाइन देना होगा। मैं मानता हूं कि यह उनके साथ अन्याय होगा। इसलिए कुछ अन्य प्रावधान होना चाहिए। तीन-तीन महीने का लोग पास बनाते हैं और ट्रैवल करते हैं। पास खत्म हो जाता है, उनको पता नहीं चलता कि कब इसका रिनुअल कराना है। अगर एक दिन पास रिनुअल नहीं हुआ तो उनको 250 रुपए जुर्माना देना पड़ेगा। वह देने की नौबत न आए, यह आप देखें।

रेलवे में काफी एक्सीडेंट हो रहे हैं। मैं मानता हूं कि टिकट के साथ ही विजिलेंस कवर भी पैसेंजर्स को देने की जरूरत है। अंदर आने के बाद जो बैग्स कैरी करते हैं, उन बैगेज की चोरी हो जाती है, उसका भी इंशोरेंस देना पड़ेगा। मैं मानता हूं कि टिकट के साथ इंशोरेंस को भी देने की आप कोशिश करेंगे।

अध्यक्ष महोदय, आपने समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

1

डॉ. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : अध्यक्ष महोदय, रेल की संरक्षा और सुरक्षा के प्रबंधन की आवश्यकता है। खानपान सुविधा की गुणवत्ता और सफाई के प्रबंध की भी आवश्यकता है। लेवल क्रासिंग पर नो एक्सीडेंट और रेल दुर्घटना से बचाव की जरूरत है। इस तरह के कुछ प्रस्ताव रेल बजट में आए हैं, उनको प्रभावशाली करने की जरूरत है। रेल यात्रा सुरक्षा, लोगों को एक जगह से दूसरी जगह आने-जाने में सक्षम होगा, मैं चाहता हूं कि रेल यात्रा में सुरक्षा के उपाय करने चाहिए, जिससे आम आदमी की रेल यात्रा सुगम हो सके। उसके लिए आपने प्रावधान किया है और यह भी कहा है कि तीर्थ स्थानों में जाने के लिए लोगों की यात्रा सुगम बनाई जाएगी। इन उपायों को कारगर करने के लिए लम्बी दूरी की सभी रेलगाड़ियों में जनरल कोचेज़ बढ़ाए जाएं।

मैंने रेल बजट पढ़ा है और उसके हर बिंदु का अध्ययन किया है। आपने रेल सुरक्षा की प्रबंध प्रणाली स्थापित करने के लिए अलार्म सिस्टम लगाने की बात कही है. इसमें मेरा कहना है कि इन सभी प्रणालियों के लिए एक समयबद्ध कार्यक्रम की आवश्यकता है, अन्यथा हर रेल बजट में इस तरह से रेल के आधुनिकीकरण की बात तो होती है और हम उसे पढ़ते हैं, लेकिन वह कार्यान्वित नहीं हो पाती। इसलिए जितने उपाय आपने बजट में किए हैं, वे सुनिश्चित रूप से पूरे हो जाएं, इसके लिए समयबद्ध कार्यक्रम बनाएंगे तो निश्चित रूप से जनता को लाभ होगा।

रेलवे क्रासिंग्स पर काफी एक्सीडेंट होते हैं। इससे काफी बड़ी दुर्घटनाएं भी होती हैं। उनको रोकने के लिए, जहां चौकीदार नहीं है, वहां आप उसकी व्यवस्था करने वाले हैं। मेरा कहना है कि उसको प्राथमिकता के आधार पर करें। बड़े शहरों के बीच में कई ऐसे रेलवे क्रासिंग हैं, जहां कोई चौकीदार नहीं है इसलिए उसकी व्यवस्था वहां की जाए। मेरे क्षेत्र में उज्जैन और देवास के बीच रेलवे क्रासिंग है, वहां आए दिन एक्सीडेंट होते रहते हैं। इसी तरह मक्सी और देवास का जो खंड बनाया है, वहां भी एक्सीडेंट होते हैं।

अध्यक्ष जी, आपने समय दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मेरे क्षेत्र के आलोट, खाचरोद और उन्हेल प्रमुख स्टेशन हैं। स्टेशनस की बिल्डिंग बहुत पुरानी है। स्टेशन बिल्डिंगस का विस्तार करके उसे सुविधायुक्त बनाया जाए। उसके सामने खुला मैदान है जहां सफाई नही रहती है। उसकी फैंसिंग करके उसे अधिक साफ और सुरक्षित बनाने की आवश्यकता है। प्लेटफार्म्स के उन्नयन करने की आवश्यकता है। आलोट, खाचरोद और उन्हेल के स्टेशनों पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की सुविधा होनी चाहिए। इन स्टेशनों पर मावा, सब्जियों का लादान करने की उपयुक्त सुविधा होनी चाहिए। उज्जैन, कोटा, उज्जैन के बीच पैसेंजर गाड़ी, ईएमयू चलाने का प्रबंध करें। उज्जैन-इंदौर-उज्जैन के बीच डीएमयू मीटरगेज और ब्रॉडगेज दोनों पर चलाई जाये। उज्जैन-फतेहाबाद-इंदौर का मीटरगेज से ब्रॉडगेज में कंवर्शन किया जाए। उज्जैन-देवास-इंदौर का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। उज्जैन-नीलगंगा तथा नागदा बिरला ग्राम की ओर स्टेशनों का विकास किया जाए। उज्जैन-आगर-रामगंज मंडी के सर्वेक्षण को स्वीकृत दी गई है । सर्वेक्षण के बाद निर्माण के काम को तेजी देने का काम किया जाना चाहिए। पलसौड़ा को हाल्ट स्टेशन बनाने का काम करें। आरओबी मक्सी रोड पर बना है। उसको आगर-इंदौर-कोटा मार्ग से जोड़ने के लिए आरओबी की स्वीकृति दें । मक्सीरोड औद्योगिक क्षेत्र के लेवल-क्रासिंग बंद कर दिया गया है, उसे प्रारम्भ किया जाए। उज्जैन-नागदा के स्टेशन पर पोर्टर कुलियों, भारवाहकों के लिए विश्रामालय उपलब्ध कराया जाए। आपने मुझे समय

दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. SPEAKER: Dr. Satyanarayan Jatiya, I wish I could have given you more time. Thank you for your kind cooperation.

2

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़) : अध्यक्ष जी, जब तक आलू, तब तक लालू। आज देश लालू जी के बजट को और यूपीए की सरकार को सराह रहा है। कुछ लोगों का कर्म-धर्म मात्र आलोचना करना ही होता है। पूर्व में माननीय नीतीश कुमार जी के समय में जो एक्सीडेंट्स होते थे वर्तमान में ऐसे एक्सीडेंट्स नहीं हुए हैं। माननीया सोनिया गांधी जी और माननीय मनमोहन जी के नेतृत्व में लालू जी ने एक ऐतिहासिक बजट पेश किया है। निश्चित रूप से वे बधाई के पात्र हैं और सब ओर उनकी प्रशंसा हो रही है। मान्यवर, मैं गाजियाबाद-हापुड़ लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। गाजियाबाद और उसके आस-पास पूर्वांचल के लाखों लोग निवास करते हैं जिन्हें गाड़ी पक़ड़ने के लिए दिल्ली आना पड़ता है। पूर्व रेल मंत्री माननीय नीतीश कुमार जी ने गाजियाबाद में बहुत मालाएं गले में डलवाई थीं लेकिन पूर्वांचल की एक भी गाड़ी को रुकवाने का कार्य नहीं किया, जिससे हमारे लोगों को असुविधा हुई। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करुंगा कि पूर्वांचल के लोगों को सुविधा दिलाने के लिए वहां से पूर्वांचल जाने वाली गाड़ियों को रुकवाने की व्यवस्था करवाई जाए। हापुड़ में गेट नम्बर 73 जो दो बड़े क्षेत्रों को जोडता है उसको खुलवाने की भी वे व्यवस्था करवाएंगे। मोदी नगर जो ट्रेनें आती हैं, हजारों की संख्या में वहां से यात्री गुजरते हैं। वहां पर पैदल चलने वाले लोगों के लिए पैदल-पुल बनाएंगे तो एक्सीडेंट्स में कमी आने की संभावना रहेगी। संभावली में दिल्ली और यूपी को जोड़ने के लिए एक पुल मोहन नगर बाईपास पर बनने जा रहा है। उसका लगभग 63 लाख रुपया गाजियाबाद प्राधिकरण द्वारा निर्गत कर दिया गया है। लेकिन एक छोटी सी रुकावट रेलवे की है। हम अनुरोध करेंगे मान्यवर मंत्री जी से कि वह रुकावट खत्म की जाए जिससे दिल्ली और उत्तर प्रदेश को जोड़ने का जो पुल है निश्चित तौर पर लोगों को उसका लाभ मिले। जब गाड़ी खराब हो जाती है, तो हजारों की संख्या में गाड़ियां खड़ी हो जाती है।

महोदय, तमाम उत्थान के काम रेल मंत्री जी ने किए हैं। कुल्हड़, लस्सी, जलपान, सुरक्षा और खादी और इससे भी ऊपर उन्होंने भारत दर्शन की सुविधा दी है। हम भी बूढ़े हो रहे हैं। किसी भी धर्म के लोगों के लिए, चाहे हिन्दू हों या सिक्ख या मुसलमान, सभी के लिए व्यवस्था की है। इतिहास में पहली बार हुआ है, जो गाते थे, बजाते नहीं थे, लेकिन जिन्होंने गाया नहीं, उन्होंने बजा दिया। निश्चित तौर पर इन सब का लाभ देश की जनता को होगा।

आखिर में, मैं कहना चाहता हूं कि जैसा अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि माननीय रेल मंत्री जी ने भाड़ा नहीं बढ़ाया है, नहीं तो हम बजट का स्वागत करते। मंत्रीजी ने मात्र 20 रुपया जो बढ़ाया है, उस पर ही हंगामा हो रहा है, अगर कहीं रेल भाड़ा बढ़ा देते, तो पता नहीं क्या करते। यह विाय सोचने का है, विचार करने का है। भाड़ा बढ़ाने के लिए भी कहते हैं और विरोध भी करते हैं। रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करते हुए, आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER : Please take your seat.

Hon. Members, there are three new hon. Members. Because of some disturbance in the House, there was some confusion and they were not aware of the procedure of filing the written statement or written submission. Therefore, they were misled. I am only calling three of them, not creating any precedent. It is a special occasion because they are new hon. Members. I will request them to be very brief and their speech will be added to whatever they have submitted. Please cooperate; only because of their lack of knowledge of the procedure we have been following this.

Shri Lal Singh to speak now.

...(<u>व्यवधान</u>)

अध्यक्ष महोदय : आप पहले मेरी बात सुनिए। आप परेशान क्यों होते हैं, देखिए अंत तक क्या होता है। जो नए सदस्य हैं, उनकी मदद करनी चाहिए।

3

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : अध्यक्ष महोदय, आपने जो कहा है, यह ठीक है कि हमें जानकारी नहीं थी। ऐसा नहीं है कि हम अपनी बात रखना नहीं जानते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि सदन में सभी सदस्य अपने क्षेत्र की नुमाइन्दगी करने के लिए आए हैं।

MR. SPEAKER : Kindly come to the point. I am giving you opportunity and you are wasting it.

CHAUDHARY LAL SINGH : Sir, I am using my opportunity.

MR. SPEAKER : Very good.

चौधरी लाल सिंह : महोदय, रेल बजट माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने सदन में पेश किया है। मैं इस बजट की ताईद करता हूं। वे काबिल आदमी हैं, उन्होंने गरीबी और मुफलिसी को देखा है, गांवों को देखा है. ऐसा व्यक्ति ही अच्छा बजट बना सकता है। मैं इस मौके पर रियासत-ए-जम्मू-काश्मीर के बारे में कहना चाहता हूं। हम लोग टरमॉयल की स्थिति में है। आप हमारी स्थिति को बेहतर जानते हैं। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि मैं हादसे में बचकर आया हूं। उस हादसे में सात-आठ लोग मारे गए हैं। आप हमारे कस्टोडियन हैं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर में जो रेल लाइन है, वह सबसे ज्यादा मेरे निर्वाचन क्षेत्र उधमपुर में आती है जिस में कठुआ से बनिहाल तक की है। इसमें डोडा जिला भी आता हैं और यहां रेल चलती है। जम्मू कश्मीर में और कहीं रेल नहीं चलती है। बाकी जगह काम चल रहा है। मैं लालू जी से कहना चाहूंगा कि जिन किसानों और जमींदारों की जमीनें ली गईं, उनको मुआवजा बहुत कम मिला। वहां बाहर के लोगों को सर्विस दी जा रही है। हमेशा कहा गया कि जिस किसान की जमीन ली जाएगी, ऐसी इफैक्टिड फैमिली के एक आदमी को नौकरी दी जाएगी और योग्यता के मुताबिक काम पर रखा जाएगा। यदि ऐसा नहीं किया तो बड़ी मुसीबत होगी। वहां कॉन्ट्रैक्ट जैसे कई छोटे-छोटे काम है और वहां शॉपिंग कॉम्पलैक्स हैं। ऐसी कई छोटी-छोटी जगहें हैं, जहां उनको काम पर रखा जा सकता है। मैं किसानों की प्रॉबलम इसलिए आपके सामने रख रहा हूं कि उनकी हालत बहुत खराब है। पहाड़ों में मिलिटैंट्स ने उनकी भेड़ें और बकरियां खा ली हैं। उनके पास कुछ नहीं रहा। इसलिए उन्हें स्पैशल ट्रीटमैंट सर्विस में देंगे तो बहुत अच्छा रहेगा। बहुत

समय से उधमपुर लाइन ऐसे ही पड़ी है। वहां रेलवे स्टेशन बना हुआ है। मेरा सबमिशन है कि उधमपुर के लोग बड़ी आंखें बिछाए बैठे हैं कि कब लालू साहब आएंगे और इसका उद्घाटन करके झंडी हिलाएंगे। इसके बनने से उस इलाके के लोगों को बहुत फायदा होगा। हिमगिरी और मालवा एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज गोविन्दसर, जो डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर कठुआ का है, वहां नहीं है। इसे वहां दो मिनट के लिए रोका जाए। जम्मू-मुम्बई सुपर फास्ट ट्रेन 2471-2472 जो सप्ताह में दो दिन चलती हैं, यह डेली चलनी चाहिए ताकि लोगों को यात्रा करने में सुविधा हो। हमारे यहां शताब्दी नहीं चलती है। उसे भी जम्मू से शुरु करना चाहिए। 65-70 लाख लोग वैणोदेवी के दर्शन करने के लिए वहां आते हैं। आगे-पीछे इनकी संख्या बहुत ज्यादा होती है। हमारे यहां की रेलवे ब्रिज बनाने की भी मांग है। हमारे यहां के पहाड़ी इलाकों में इतने कॉम्पलीकेटिड रास्ते हैं कि एक किनारे से दूसरे किनारे में यात्रियों को ट्रेन दिखायी नहीं देती है जिससे एक्सीडैंट हो जाते हैं - जैसे लखनपुर, जगतपुर, मटांडी, सैंसवां, छन और खतरियां में लगातार एक्सीडैंट हो रहे हैं। यहां रेलवे ब्रिज बनाए जाएं।

हमारे यहां से एक ट्रेन हरिद्वार के लिए जाती है। लोग बुजुर्गों की अस्थियां लेकर हरिद्वार जाते हैं। इसका समय जम्मू से साढ़े ग्यारह बजे का है। डोडा से जम्मू तक का जो सौ किलोमीटर का डिस्टैंस है, वहां पहुंचने में दो बज जाते हैं। इस ट्रेन का चलने का समय जम्मू से आठ पीएम रखा जाए। इतना ही मुझे कहना है। मैं इसी के साथ आपको धन्यवाद देता हूं। पार्लियामैंटरी अफेयर्स मिनिस्टर ने मेरी सिफारिश की है। मैं उनका शुक्रगुजार हूं वरना मेरा काम तमाम हो जाता। इसी के साथ मेहरबानी, शुक्रिया और धन्यवाद।

MR. SPEAKER: Do not think that because of his *sifarish*, I have called you, but he is always welcome. आप बहुत अच्छा बोले हैं। गुस्सा किस लिए करते हैं?

*CHAUDHARY LAL SINGH : Respect Laloo Prasad Yadavji, the Hon'ble Railway Minister, has presented a historical Budget, without any burden on any person of India. Maximum railway line may be provided in Kathuw, Udhampur and Doda. Services and comforts with shopping compelx should be given to agriculturists. Udhampur Railway Line has been completed and people of that area are eagerly waiting for its inauguration. Gates and bridges may also be constructed on intersection like Lakhampur, Chann, etc. the Jammu-Bombay trains, No. 2471-2472 should run on daily basis along with Rajdhani Trains from Jammu to Delhi should run on alternate day. Hemkund Express for Haridwar should depart from Jammu at 8.00 PM. Shatabdi should start from Jammu. Security arrangements may also be made proper.

*Speech was laid on the Table.

4

*SHRI M. SHIVANNA (CHAMRAJANAGAR): Sir, this is my maiden speech. I would speak in Kannada.

MR SPEAKER: You have given something in writing. So mention only points.

SHRI SHIVANNA: Sir, I congratulate the hon. Railway Minister for presenting an excellent Railway Budget for the year 2004-05. This is the Budget of the common man of this nation wherein there is no hike either in fare or in freight.

MR SPEAKER: Mr Shivanna you can speak in Kannada. We have simultaneous interpretation facility.

SHRI SHIVANNA: This Budget has been applauded by all sections of our country. The hon. Minister has done his best to improve the services in the Indian Railways by introducing some novel objectives. I welcome Lalooji's Railway Budget wholeheartedly.

I thank the hon. Minister for presenting a very good Budget but at the same time I have no other alternative but to say sorry because of the step motherly attitude of the hon. Minister towards Karnataka as far as the allocation of funds is concerned.

Usage of earthen cups replacing plastics is a very good measure and it is employment oriented. In this Budget the hon. Minister has tried to encourage cotton weavers, handlooms and handicrafts.

Three new trains have been introduced in Karnataka. They are Bangalore-Bangarpet Express, Mysore-Dharwar Express and Chennai-Hubli Express. Sankrant Express has been made a daily train. The Budget is very optimistic of completing Hassan-Shravana Belagola broad gauge line. This line would link Hassan-Bangalore broad gauge line which will go a long way in the history of Indian Railways.

Hon. Minister is taking measures to expedite Hassan-Mangalore gauge conversion work and double line between Hospet and Guntakal. He has given top priority for safety measures and he has promptly allocated a substantial amount for this purpose.

Sir, Mr Sreenivasa Prasad who represented my constituency previously took lot of interest to complete the railway line between Chamarajanagar and Mettur. He did his best even when he was a Minister at the Centre to expedite this project. At the time Rs 17 crore were released for the gauge conversion of the above said railway line. On behalf of the people of my constituency I am grateful to hon. Shri Sreenivasa Prasad. The total estimated expenditure for this project is about Rs 176 crore but only Rs 44.29 crore have been allocated in the current Railway Budget. Out of the remaining amount of Rs 132 crore I request the hon. Minister to release at least Rs 100 crore more such that this dream project of the people of my constituency can be completed on time. This railway

line is an important link line between Tamil Nadu, Kerala and Karnataka. This would also help thousands of unemployed youths to get jobs. Business activities in my constituency will get a big boost.

Nanjanagud is a very important pilgrim centre. Therefore the conversion of Mysore-Chamarajanagar should be taken up immediately. Mysore Maharaja initiated this line 78 years ago. This railway line would go *via* Nanjanagud, Gudlur, Mallampura and Nelambur. This would enable the people of Karnataka to go to Kerala directly. Thousands of youths will get jobs. Despite Kaveri and Kabini the district is reeling under severe drought. In addition to this a survey should be ordered by Railway Ministry for a new line between Chamarajanagar and Bangalore *via* Malavalli and Kanakapura.

At least four over bridges have to be constructed on the railway line between Nanjanagud and Chamarajanagar. At the same time a wheel manufacturing factory should be set up in my constituency. Hon. Minister has sanctioned a wheel manufacturing factory to

Chapra in Bihar. The same sympathy should be there for the people of my constituency where poverty is crushing the people. I hope he would allocate sufficient fund for this purpose in the Supplementary Budget.

Circular ring railway should be cleared by the Centre without any further delay. People of Karnataka are demanding for this circular railway for the last three decades. Bangalore-Ramanagar double railway line should be completed on time and this double line should be extended upto Mysore. Electrification of Bangalore-Mysore line is another long pending work. I hope this would also be completed at the earliest.

Total outlay of the Railway Ministry is Rs 14,498 crore. My State Karnataka got only Rs 270 crore. Looking at the above demands of my State, Karnataka the amount for the State for the year 2004-05 should be at least Rs 500 crore.

MR SPEAKER: Mr Shivanna, please conclude. All the points are there in your written speech. All that you are saying is already there in the record.

SHRI SHIVANNA: Sir this is my maiden speech.

MR SPEAKER: It is a very good speech.

SHRI SHIVANNA: Sir I thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

MR SPEAKER: I congratulate you on your maiden speech. So you want more money and very rightly too. The hon. Minister is supporting you. Mr Shivanna I complement you on your maiden speech. I am sure your voters will see how efficiently you have spoken in the Parliament.

---

* Translation of the speech originally delivered in Kannada.

5

श्री वीरचन्द्र पासवान (नवादा) : अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिये समय दिया हैâ€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप क्या-क्या चाहते हैं, उस पर बोलिये।

श्री वीरचन्द्र पासवान : अध्यक्ष जी, मैं आपके आदेशानुसार शौर्ट में और बहुत अल्पसमय में अपनी बात रखूंगा।

श्री लालू प्रसाद : अगर ज्यादा विलम्ब हो तो फिर माननीय सदस्यों के लिये भोजन का इन्तज़ाम करना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : वह तो ठीक है। पासवान जी, आप जल्दी जल्दी खत्म कीजिये। भोजन की जरूरत नहीं है।

श्री वीरचन्द्र पासवान : माननीय अध्यक्ष महोदय, वर्ा 2004-2005 के लिए माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने जो रेल बजट सदन के समक्ष प्रस्तुत किया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। जो रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, वह वास्तव में एक ऐतिहासिक एवं अभूतपूर्व बजट है।

अध्यक्ष महोदय : आप अपने क्षेत्र के बारे में बोलिये।

श्री वीरचन्द्र पासवान : इस बजट में हिंदुस्तान के हर तबके, हर वर्ग, हर धर्म, हर जाति का पूरा ख्याल रखा गया है। यह बजट पूर्ण रूप से राट्रीय भावनाओं से ओत-प्रोत है, इसमें सभी पर समान दृटि डाली गई है। कोई भी ऐसा तबका नहीं है, जिसे इसमें छोड़ा गया हो। चाहे वह वंचित समाज हो, बुनकर समाज हो, कुम्हार जाति से जुड़ा हुआ व्यक्ति हो, किसान हो या मजदूर हो, इन तमाम लोगों से जुड़े हुए मामलों को इसमें शामिल किया गया है। तमाम लोगों की खुशहाली की बात इसमें सोची गई है। आज सारा हिंदुस्तान इस बजट से आशा और उम्मीद बांधे हुए है और निश्चित तौर पर सभी को रोजी-रोजगार दिलाने में यह बजट सक्षम साबित होगा और आने वाले दिनों में सामाजिक समरसता और सामाजिक न्याय के अनुरूप यह बजट अपने आपमें अपनी सिद्धता साबित करेगा, पूरे हिन्दुस्तान को इस बात

का भरोसा है। महोदय, आपने मुझे समय-सीमा में बांध दिया है।

अध्यक्ष महोदय : आप जल्दी से अपने क्षेत्र के बारे में बोलिये।

श्री वीरचन्द्र पासवान : मैं अपने क्षेत्र के बारे में बताता हूं। मैं बिहार से आता हूं। बिहार बहुत समय से काफी उपेक्षित और पिछड़ा रहा है। इसके कई कारण हैं - प्रथम तो वर्षों से कुछ राजनीतिक कारण हैं और इच्छाशक्ति का अभाव भी है। दूसरा प्राकृतिक आपदाएं बाढ़ और सुखाड़ भी प्रमुख कारण रहे हैं। सभी लोग इससे पूरी तरह से अवगत हैं। मैं कहना चाहता हूं कि बिहार की खुशहाली के लिए रेलवे के माध्यम से भी कुछ करने की जरूरत है। इसलिए आपके माध्यम से मेरा अनुरोध होगा कि आदरणीय रेल मंत्री जी बिहार से हैं और हम लोग बिहार के दुख-दर्द और परेशानियों तथा समस्याओं को अच्छी तरह से समझते हैं। जब हम लोग दिल्ली में आये हैं तो इसे हम लोग और ज्यादा झेलने, समझने और इसका निदान करने का प्रयास करते हैं। बिहार के दलित लोग, पिछड़े वर्ग के लोग, कमजोर वर्गों के लोग, चाहे वह ऊंची जाति के कमजोर लोग हों, तमाम ऐसे लोग यहां अपनी समस्याओं के समाधान के लिए आते हैं, मैं आपसे रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि बिहार से बहुत सारे लोग यहां अपना इलाज कराने के लिए आते हैं। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि बिहार में राष्ट्रीय स्तर का एक हार्ट अस्पताल, जहां भी सूटेबल जगह उपलब्ध हो, स्थापित कराने का काम करें। ताकि बिहार के गरीब लोगों को हजारों किलोमीटर दूर यहां आकर इतना पैसा खर्च करके परेशानी न झेलनी पड़े।

अध्यक्ष महोदय, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की बात कहता हूं। माननीय मंत्री जी ने क्यूल-नवादा-गया लाइन के दोहरीकरण के कार्य को इस रेल बजट में शामिल किया है। इसलिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से तथा अपनी ओर से इन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और मंत्री जी का बहुत आभार प्रकट करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : हम भी आपको धन्यवाद देते हैं।

श्री वीरचन्द्र पासवान : मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। जहां पूरे हिन्दुस्तान के लोग, हर तबके के लोग इस बजट की प्रशंसा कर रहे हैं, वहीं पर कुछ बातें सुनकर हमारे जैसा व्यक्ति का और समाज का मन चिंतित और व्यथित होता है। आज कुछ लोग खादी तथा कुल्हड़ की चर्चा करते हैं, मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि खादी और कुल्हड़ इस देश की संस्कृति और संस्कार से जुड़े हुए हैं। यह देश की राष्ट्रीय भावनाओं से जुड़े हुए हैं। राष्ट्र को एक रखने में इनकी अहम् भूमिका रही है। खादी राष्ट्रपिता महात्मा गांधी से जुड़ी हुई है, कुल्हड़ ग्रामीण संस्कृति और रोजगार से जुड़ा हुआ है। यदि कोई इसका विरोध करता है तो वही व्यक्ति इसका विरोध कर सकता है, जिसने राष्ट्रपिता महात्मा गांधी की हत्या की हो, उसे खादी और कुल्हड़ कभी पसंद नहीं आयेंगे। इसलिए मेरे लिए यह कोई आश्चर्यजनक बात नहीं है। लेकिन आज जिस मुकाम पर हम लोग हैं, आज देश के सामने जो अहम् समस्या है, उन्हें ध्यान में रखकर आज भी इन लोगों को बुद्धि आ जाए और पुरानी गलतियों से सबक लेकर भविय में आगे राष्ट्रीय भावनाओं के साथ राष्ट्र को एक रखने में, अक्षुण्ण रखने में समरस समाज की स्थापना करने के लिए तथा अपने आचरण में सुधार लाकर इस देश को मजबूत करने का काम करें, इस देश को अक्षुण्ण रखने का काम करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आदरणीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्ति करता हूं और इस बजट की ह्रदय से प्रशंसा करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : आपकी मेडन स्पीच के लिए आपको मुबारकवाद।

***श्री वीरचन्द्र पासवान :** महोदय, भारत सरकार के माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी वर्ष 2004-05 का बजट सदन में प्रस्तुत किया है, जिसमे समाज के हर वर्ग, हर क्षेत्र पर विशेष ध्यान रखते हुए राष्ट्रीय भावना के अनुकूल काम करते हुए संतुलन बनाने का प्रयास किया है। यह पहला रेल बजट है, जिसमें समाजके बुनकर भाइयों से लेकर कुम्हार भाइयों तथा ग्रामीण उद्योग, सभी के लिए विशेष प्रवाधान करने का प्रयास हुआ है।

रेल मंत्रीजी ने सुरक्षा, संरक्षा, यात्री सुविधा, सफाई, खान-पान जैसे तमाम छोटी-बड़ी सुविधाओं का विशेष ध्यान देने का काम किया है। पहली बार बेरोजगार, शहीदों की विधवाओं, मूक वधिर जैसे तमाम लोगों को विशेष रियायत देने का काम हुआ है। आधुनिक, तकनीक सूचना प्रोद्यौगिक को रेल के विकास हेतु विशेष रूप से समाहित करने का काम हुआ है। रेल बजट अपने आप में ऐतिहासिक बजट है, जिसमें राष्ट्रपिता महात्मा गांधी को विशेष सम्मान एवं आदर देते हुए रेल में खादी, कुल्हड़, मट्ठा के प्रयोग पर बल दिया गया है। हालांकि भाजपा एवं उनके सहयोगी दल के सदस्यों ने इसका विरोध किया है। भाजपा का विरोध उनके विचार एवं संस्कार के अनुरूप है, क्योंकि गांधी की हत्या करने वाले की विचारधारा को मानने वाले साम्प्रदायिक लोग खादी एवं कुल्हड़ कैसे सहन कर सकते हैं।

मैं रेल बजट की प्रशंसा करता हूं, क्योंकि यह सामाजिक न्याय के अनुरूप है। मेरी निम्न मांग है, हाजीपुर में रेलवे के द्वारा राष्ट्रीय स्तर का हार्ट हास्पिटल खुले और हाजीपुर बाजार समिति परिसर में कम्प्युटराइज्ड आरक्षण केन्द्र स्थापित हो।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

(इति)

*Speech was laid on the Table.

MR. SPEAKER: Now, the last speaker, Shrimati Karuna Shukla.

6

श्रीमती करुणा शुक्ला (जांजगीर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, 2004-2005 का रेल बजट जो इस सदन में प्रस्तुत हुआ है, मैं इसका विरोध करती हूँ और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान पांच बिन्दुओं की ओर आकर्षित करती हूँ।

पहला बिन्दु है कि लंबी दूरी की जो रेल चलती हैं, उनमें महिलाओं के कोच के लिए अगर अलग व्यवस्था की जाएगी तो उससे महिलाओं पर जो अत्याचार अचनाक हो जाते हैं, उनसे उनकी बचत होगी। इसलिए इसकी व्यवस्था की जाए। लोकल ट्रेनों में महिलाओं के लिए एक कोच की व्यवस्था होती है। कम से कम दो कोच की व्यवस्था उसमें की जाए। बहुत सी रेलों में केटरिंग की व्यवस्था नहीं है। इससे यात्रियों को भी असुविधा होती है। बहुत से शुगर के मरीज़ भी अचानक काल-कवलित हो जाते हैं। यदि केटरिंग की व्यवस्था सभी रेलों में होगी तो यात्रियों को भी सुविधा मिलेगी और रोज़गार के अवसर भी उपलब्ध होंगे।

आपने बेरोज़गार नौजवानों को जो इंटरव्यू देने के लिए जाएंगे, इनके लिए निःशुल्क यात्रा सुविधा का प्रावधान रखा है। मेरा आग्रह है कि ऐसी यात्रा का प्रावधान युवतियों के लिए भी रखें। आपने यह मैन्शन नहीं किया है कि जो बच्चे सरकारी नौकरियों में इंटरव्यू देने जाएंगे, उनके लिए यह सुविधा है या प्राइवेट नौकरियों में इंटरव्यूज़ के लिए भी यह सुविधा है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, छत्तीसगढ़ के साथ इस बजट में बहुत अन्याय हुआ है। बिलासपुर जो रेलवे का सबसे ज्यादा आय देने वाला ज़ोन है, उसको आगे बढ़ाने के लिए आपने कोई प्रावधान नहीं किया है। मेरा आग्रह है कि वहां रेलवे भर्ती बोर्ड की भी स्थापना की जाए।

मेरे क्षेत्र की तीन-चार बातें हैं जो मैं बिन्दुवार आपके सामने रख रही हूँ। पहला - बिलासपुर-निज़ामुद्दीन छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस जो अमृतसर तक चलती है, वह बिलासपुर से प्रारंभ होती है। उसको कोरबा से प्रारंभ किया जाए क्योंकि वह औद्योगिक नगरी है और भारत के सभी प्रांतों के लोग कोरबा में भी रहते हैं।

कोचीन एक्सप्रैस जो बिलासपुर से चलती है, उसको भी कोरबा से प्रारंभ किया जाए। तीसरा एक नैला स्टेशन है। उसमें ज़िले का नाम नहीं जोड़ा गया है। जांजगीर नाम उसमें जोड़ा जाए क्योंकि यात्री जब तक समझें कि नैला आ रहा है तब तक गाड़ी आगे बढ़ जाती है। मैं बहुत देर से उधर के लोगों को धैर्यपूर्वक सुन रही थी और अपनी बात मैं इन पंक्तियों के साथ समाप्त करूँगी -

" रात काली इसलिए दिन में बुराई है, साफ है जल क्योंकि तट के पास काई है।

यूँ न इतराओ सफेदी देखकर अपनी, हर धुली चादर गुनाहों की कमाई है।"

7

***श्री प्रदीप गांधी (राजनंदगांव) :** मान्यवर, रेल बजट जो वर्तमान में प्रस्तुत हुआ है। इस बजट की ओर मैं आपका ध्यान आकर्ति करते हुए कुछ आवश्यक सुझाव तथा वह काम जो जनहित में अति आवश्यक हैं, जिनका समावेश वर्तमान बजट में नहीं है, उन कार्यो को वर्तमान बजट या पूरक प्रस्ताव में शामिल कराना चाहता हूं।

छत्तीसगढ़ राज्य के प्रवेश द्वार डोंगरागढ़, राजनंदगांव, दक्षिण-पूर्व-मध्य रेल बिलासपुर जोन के अधीनस्थ हैं। ये स्टेशन मुम्बई-हावडा-मुम्बई मुख्य रेलमार्ग पर स्थित है तथा राजनंदगांव डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन दक्षिण पूर्व मध्य रेल नागपुर डिविजन नागपुर का अंतिम एवं जरूरी स्टेशन है। डोंगरगढ़ एवं राजनंदगाव के स्टेशनों को डी0आर0एम0 रायपुर के कार्यक्षेत्र में शामिल किया जाये।

राजनांद गांव को जिले का दर्जा वर्ा 1973 से प्राप्त है। राजनांदगांव संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले क्रमशः राजनांदगांव एवं कवर्धा तथा आठ विधान सभा निर्वाचन क्षेत्र आते हैं। यह क्षेत्र आदिवासी अनुसूचित जाति, जनजाति एवं पिछड़ी जातियों का है। जिले की आबादी लगभग 20 लाख की है।

छत्तीसगढ़ नए राजय का गठन 1 नवम्बर, 2000 को हुआ। जिसकी राजधानी रायपुर है। राजनांदगांव जिला रायपुर संभाग में आता है।

राजनांदगांव रेलवे स्टेशन

1. साप्ताहिक गाड़ी क्रमांक 1046/1045 भुनेश्वर-कुर्ला-भुनेश्वर, गाड़ी क्रमांक 2811/2812 कुर्ला-हटिया-कुर्ला एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये।
2. सुपर डीलक्स गाड़ी क्रमांक 2101/2101 हावडा-मुम्बई-हावडा सप्ताह के चार दिन चलने वाली गाडी का स्टापेज दिया जाये।
3. गाडी क्रमांक 2441/2442 बिलासपुर-नयी दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस का राजनांदगांव में स्टापेज दिया जाये।
4. गाडी क्रमांक 7383/7384 कोल्हापुर-गोंदिया महाराट्र एक्सप्रेस का विस्तार दुर्ग तक किया जाये। यह ट्रेन गोंदिया स्टेशन पर 12 घंटे खड़ी रहती है गोंदिया दुर्ग मात्र 137 कि0मी0 है।
5. सारनाथ एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 5159/5160 छपरा-दुर्ग-छपरा का विस्तार डोंगरगढ़/गोंदिया तक कया जाये।

*Speech was laid on the Table.

6. 1 जुलाई, 2002 से टाटा-नागपुर-टाटानगर 321/322 पैसेंजर बंद कर उसकी जगह 375/376 राजयपुर-नागपुर-रायपुर मेमू रेक चलाया जा रहा है। रायपुर-नागपुर के बीच 300 की0मी0 से अधिक की दूरी तय करने वाली यह गाडी 9 घंटे में अपना सफर पूरा करती है वह भी बिना टॉयलेट की सुविधा के। देखा गया है कि महिलायें बिना संकोच के लघुशंका के लिये प्लेटफॉर्म पर ही बैठ जाती हैं। यह भारतीय संस्कृति, परम्परा के प्रतिकूल ही नहीं बल्कि सभ्य एवं मर्यादित समाज के मान वीय मूल्यों के विरूद्ध है। पुनः विचार कर जनहित में 375/376 रायपुर-नागपुर-रायपुर पैसेंजर को मेमू रेक के स्थान पर एयरब्रेक रेक से पूर्ववत समय पर चलाने हेतु आ वश्यक निर्देश संबंधित अधिकारियों को देने की कृपा करेंगे।

डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन -

1. गाड़ी नं0 2409/2410 गोंडवाना एक्सप्रेस (महामाया) बिलासपुर-ह.निजामुद्दीन-बिलासपुर का स्टापेज दिया जाये। डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन राजनांदगांव संसदीय क्षेत्र में आता है। जिसका महत्व मां बम्लेश्वरी मंदिर के कारण है। साल में दो बार चेत्र एवं क्वांर नवरात्र पर्व के अवसर पर एक एक माह का मेला लगता है। यहां लाखों दर्शनार्थी आते हैं। सामान्य दिनों में भी लोगों का आना जाना लगा रहता है।

   डोंगरगढ़ में हिन्दू, इसाइ, जैन, बौद्ध एवं भिन्न समुदाय के अलग अलग धार्मिक स्थल हैं, जिसका अपना अलग अलग महत्व है। इस तरह डोंगरगढ़ सर्व धर्मा वलंबी पवित्र स्थान के नाम से प्रसिद्ध है। डोंगरगढ़ विधान सभा क्षेत्र अनुसूचित जाति में आता है।

2. डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन में जो वर्तमान ओवर ब्रिज है वह यात्रियों की वृद्धि को मद्देनजर रखते हुए काफी संकरा है, जो 45 साल पुराना है। समय तथा यात्रियों के दवाब को देखते हुए नए चौड़े ब्रिज की आवश्यकता महसूस की जा रही है। अतः इसके नवनिर्माण के लिए आवश्यक निर्देश जारी करने की कृपा करेंगे।
3. डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर छोटे रूप में टर्मिनल प्वाइंट एवं वाशिंग प्लेटफार्म (पिट एवं वाशिंग लाइन) का निर्माण किया जाये ताकि ट्रेनों का विस्तार एवं प्रारंभ डोंगरगढ़ तक हो सके।

अतएव आपसे सादर सविनय निवेदन है कि आप जैसे संवेदनशील और उदार व्यक्तितत्व के धनी नेतृत्व जन आकांक्षाओं का सम्मान करते हुए उपर्युक्त रेल सुविधाओं की घोाणा करने की कृपा करेंगे, जिसके लिए मैं एवं मेरे संसदीय क्षेत्र की पूरी जनता आपके सदैव ऋणी रहेंगे। दुर्ग से दरभंगा (बिहार) के लिए एक गाडी छत्तीसगढ से शीघ्र प्रारम्भ की जावे । ताकि बिहार के नागरिक काफी संख्या में छत्तीसगढ में रहते है, उन्हें इसका लाभ मिल सके ।

8

***श्री कृणा मुरारी मोघे (खरगौन) :** अध्यक्ष महोदय, शासन क रेल बजट के भााण से यह प्रतीत होता है कि यह बजट केवल खानापूर्ति करने एवं रस्म अदायगी करने के लिए लाया गया है। इस बजट से विशेाकर आदिवासी तथा दूरदराज के अति पिछड़े क्षेत्रों जैसे मध्य प्रदेश का खरगोन, बड़वानी, धार तथा झाबुआ जिलों की पूरी तरह से उपेक्षा की गयी है।

आजादी के 57 सालों के बाद भी इन क्षेत्रों में आदिवासियों और निर्धन वर्ग के लोगों के लिए रेल एक सपना है। निमाड़ के इस अंचल में रेल सुविधायें पहुंचे, इसके लिए मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री महोदय पूर्व से स्वीकृत इन्दौर-दाहोद रेलवे लाइन के कार्य को भी स्वीकार करें, जिससे कि मध्य प्रदेश के खरगौन, बड़वानी, धार तथा झाबुआ जिलों में भी रेलवे लाईन पहुंच सके।

महोदय, रेल बजट पूर्णतः दिशाहीन, विकास की संभावनाओं को दमन करने वाला तथा समाज के सबसे गरीब आदिवासी पिछड़े वर्ग के लोगों में घोर निराशा को बढ़ाने वाला है।

क्या देश की आजादी के 57 साल बीत जाने के बाद भी इन रेल मार्ग से अछूते क्षेत्रों को रेल की सुविधा दिलाना हमारी पहली प्राथमिकता नहीं होनी चाहिये। मेरे स्वयं के निर्वाचन क्षेत्र में मात्र 20 किलोमीटर की रेल लाइन है, वह भी अंगेजों ने अपनी सैनिक आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए डाली थी, जो मीटर गेज लाईन है। यह लाइन अजमेर से खण्डवा अमान परिवर्तन के कार्य में इन्दौर से खण्डवा तक के मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तन करने की स्वीकृति दी जानी चाहिय, जिससे मुम्बई से दिल्ली तक के लिए अतिरिक्त मार्ग उपलब्ध होगा।

महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री से निवेदन करना चाहता हूं कि आदिवासी तथा पिछड़े हुए लोगों के विकास की चर्चा तो आपने काफी की है पर आपके बजट भाष ाण में उनके उत्थान हेतु क्रियान्वयन किये जाने के कोई भी लक्षण उसमें दिखायी नहीं देते हैं।

महोदय, इसी के साथ आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक विशेा अनुरोध करना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में ओमकारेश्वर भगवान शिव के 12 ज्योर्तिलिंगों में से एक ज्योर्तिलिंग धार्मिक दृटि से अत्यंत महत्वपूर्ण स्थान है। देश भर से अपनी धार्मिक यात्रा पूरी करने के बाद लोग ओमकारेश्वर ज्योर्तिलिंग के दर्शन हेतु ओमकारेश्वर रोड रेलवे स्टेशन पर आते हैं। इस स्टेशन पर कम्प्यूटराइज आरक्षण केन्द्र खोले जाने से देश भर से आने वाले यात्रियों को सुविधा होगी।

*Speech was laid on the Table.

अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि रेल बजट के अपने समापन भााण में ओमकारेश्वर रोड पर कम्प्यूटराइज आरक्षण केन्द्र की स्थापना की घोाणा करें एवं साथ ही रेलवे लाइन विहीन जिला केन्द्रों पर भी रेलवे आरक्षण की कम्प्यूटराइज केन्द्र जैसे खरगोन, बड़वानी, धार तथा झाबुआ जिला केन्द्रों पर खोले जाने की घोाणा करें।

9

* SHRI VIJAYENDRA PAL SINGH (BHILWARA): Sir, I take this opportunity to speak on the Railway Budget 2004-05 and I find that beside being a populist budget. There is very little of progress and their thinking for the Railway to take it forward in the millennium.

Old projects have been mentioned but no clear targets set for the completion of such old Railway line doubling or even broad gauge conversions. Such projects have been lingering for many years. It would have been in fitness of things if targets were set for them.

Rajasthan has also not been given the due funds and allocations; specially the broad gauge conversion between Ajmer and Chittagarh. This project of Rajasthan would give us and our state a new route to Madhya Pradesh and Mumbai and thereby for South too. This broad gauge conversion is of immense importance to Rajasthan Industries and tourism in Rajasthan. I hope the minister will give us a assurance for this broad gauge conversion between Ajmer and Chittoregarh is done time bound and target set for 2005-06 for completions and commissioning.

MR. SPEAKER: The time allotted for this discussion has been over. The hon. Minister will reply tomorrow. Those hon. Members who wish to lay their speeches can submit written statements tomorrow.

20.38 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Wednesday, July 14, 2004/Asadha 23, 1926 (Saka).